





ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

1897.



BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

INHALTS-VERZEICHNISS

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Jahrgang 1897.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. einzelne Bahnen: A. Deutschland und Oesterreich-Ungarn, B. Ausland. — III. Juristisches, insbesondere Entscheidungen höherer Gerichte. — IV. Bücher- und Kartenschau.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches usw.

Siehe auch unter Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Afrika, Amerika, Asien, Belgien, England, Frankreich usw

(Div. = Dividende. GB. = Geschäftsbericht. GV. = Generalversammlung.)

II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. Bahnen

A. Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Deutsches Reich.

1. Allgemeines.

2. Projekte, Vorarbeiten und Bauten.

Ungarn.

1. Allgemeines.

2. Projekte, Vorarbeiten, Konzessionen und Bauten.

3. Betriebseröffnungen.

4. Parlamentarisches.

B. Ausland.

Amerika, Süd-.

Asien.

Australien.

Belgien.

1. Allgemeines.

2. Einzelne Bahnen.

Bulgarien.

Dänemark.

England.

1. Allgemeines.

III. Juristisches, insbesondere Entscheidungen höherer Gerichte.

IV. Bücher- und Kartenschau.

1. Bücher.

2. Karten.

Nr. 1. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. Januar 1897.

Inhalt:

Zum Jahreswechsel.

Je mehr das Jahrhundert sich seinem Ende neigt, um so mächtiger regt es sich auf allen Gebieten unter der Fülle neuer Gedanken, die ein Jahr des Fortschritts zum Jahrzehnt macht; es wogt ein Wettkampf ohne Gleichen in der kurzen Frist, ehe das neue Jahrhundert seine neuen Forderungen stellt und selten ist der Schaffensdrang von den politischen Umständen so günstig beeinflusst worden, wie gerade jetzt; ob aber trotzdem heute, mitten im allseitig ängstlich gehüteten Völkerfrieden der Dichter mit mehr Recht als vor dem Ablauf des vorigen Jahrhunderts den Menschen preisen dürfte, der mit dem Palmenzweige dem jetzt kommenden entgegenwinkt, darf bezweifelt werden. Nirgends Friede auf dem Gebiete des werkthätigen wie des geistigen Schaffens; überall Krieg dem gestrigen durch das heutige, kaum noch ein ruhender Pol in der Erscheinungen Flucht. Und wie in vielem die Norm aus der Welt gegangen ist, wollen auch Treu und Glauben immer mehr nur an geschriebene Verträge gebunden sein.

Doch Handel und Gewerbe blühen wieder und die Absatzgebiete, wie die ganzen Beziehungen der Völker erweitern sich, mit ihnen die Ansprüche, die allenthalben an das Leben gestellt werden, dank der unabsehbar vermehrten Mittel, sie zu befriedigen, die sich auf die wunderbar erweiterte Kenntniss der Naturgesetze gründen. Wer hätte noch vor einem halben Jahrhundert geglaubt, dass die Alleinherrschaft des Riesen Dampf mit dem Jahrhundert zu Ende zu gehen scheine, dass er weichen müsse einem grösseren, dessen wichtigste Fähigkeiten vor wenig Jahrzehnten noch kaum erkannt waren und dem man auch heute immer neue Seiten abgewinnt — der Elektrizität.

Es liegt in der Natur der Dinge, dass dem an alten verbrieften Verhältnissen Rüttelnden sich heftiger Widerstand entgegensetzt. Mit gesteigertem Eifer sucht man die alten Energieformen zu grösseren Leistungen aufzurufen und neue nutzbringend zu machen. Wie der Krieg die Kräfte steigert und schlummernde Kräfte wachruft, so überträgt sich Leben und Bewegung in einer Zeit, in der die Welt im Zeichen des Verkehrs steht, insbesondere auch auf diejenigen Zweige, in denen es sich darum handelt, die Kraftleistungen mobil zu machen, zu Zwecken der Ortsveränderung.

Erstaunliche Erfolge hat auf dem Gebiete des Transportwesens die Technik zu verzeichnen, die um so fruchtbarer werden, als sich auch Verwaltung und Gesetzgebung bemühen, der Beweglichkeit der Erscheinungen gebührend Rechnung zu tragen. Als zuerst die Dampfkraft für Transportzwecke mobilisirt wurde, herrschte kein Zweifel darüber, dass die Beschleunigung, die sie dem Verkehrswesen zuführte, vor allem den grossen Strecken zu gute kommen müsse. Dass späterhin auch gesteigerte Ansprüche gestellt werden möchten, wo es sich um Einbeziehung weiterer Bezirke in den Bereich der grossen Linien und weiteste Verzweigung der Verkehrsstrassen, wie andererseits verbesserte Mittel zur Verschiebung der Volksmassen im Kleinverkehr der unter dem Einfluss der neuen

Verkehrsmittel mächtig herangewachsenen grossen Verkehrscentren handeln möchte, war anfangs nicht zu übersehen.

Auf dem Gebiete des Grossverkehrs ist bis heute der Dampf Alleinherrscher geblieben, und thatsächlich wird er allen, auch den grössten Anforderungen, die im Landverkehr der Völker gestellt werden können, gerecht und durch gewichtige Vervollkommnungen, die namentlich auch der Beschleunigung des Reisens dienen und die das Reisen überhaupt leichter und bequemer machen, ist die Abkürzung auch der grössten Entfernungen mit immer grösserem Erfolge ins Auge gefasst worden.

Durch die Sibirische Bahn werden Verschiebungen im Weltverkehr erwartet, wie sie früher nur die Fahrten grosser Entdecker, die in der Weltgeschichte epochemachende Abschnitte einleiten, im Gefolge hatten. Wenn am 1. Juli 1901 das Dampfross von Calais durch ganz Europa und Asien bis nach Wladiwostok dahinbrausen wird, rechnet man, dass dann im Anschluss an den von London kommenden Verkehr der Eilzug die Strecke von Ostende bis Warschau, 1 562 km, bei 80 km Geschwindigkeit in 19 Stunden zurücklegen wird; von Warschau bis Batraki, 2 219 km, gelange man bei 64 km Geschwindigkeit in $34^1/_2$ Stunden, von da nach Tscheljabinsk, 1 127 km, bei 53,3 km Fahrgeschwindigkeit in wenig über 21 Stunden und schliesslich brauche man von Tscheljabinsk bis Wladiwostok, 9 283 km, bei 42 km Fahrgeschwindigkeit, 221 Stunden. Die ganze Strecke von 14 191 km nehme also 296,2 Stunden oder $12^1/_3$ Tage in Anspruch. Man könne also in 14 Tagen in China oder Japan sein, gegen 38 Tage auf dem Wege durch den Suezkanal und 28 Tage über die Canadische Ueberlandbahn.

Gegenüber solchen Reiseverbindungen gebührt der Einrichtung des Nordexpress, die dem verflossenen Jahre angehört und anderer internationalen Reiseverbindungen, so weittragend und gross sie auch angelegt sind, nur ein bescheidenes Plätzchen.

Hat der Dampf im Grossverkehr noch die unbestrittene Alleinherrschaft, liegen ihm noch alle die Leistungen ob, die darin gefordert werden, so hat er doch auch noch im Anschlussverkehr, bis herab zu den kleinsten Zufuhradern des Eisenbahnnetzes, die Vorherrschaft. Aber auf dem Gebiete der Kleinbahnen sucht sich bereits die Elektrizität in immer siegreicherem Vordringen das Feld zu erobern. Der Dampf wandte sich beim Eintritt in das Verkehrswesen unmittelbar den grössten Aufgaben zu, die Elektrizität macht es umgekehrt, sie reift in bescheidenen Verhältnissen heran, um dann sich allmählich auch den Forderungen anzupassen, die der Grossverkehr stellt und wenn auch heute noch Entwürfe für elektrische Bahnen zwischen Wien und Budapest, Chicago und S. Louis mehr in das Gebiet der Phantasie gehören, so zweifelt man schon jetzt nicht mehr daran, dass sich die neue Energieform auch auf den Grossverkehrslinien Bahn brechen wird.

Die Uebertragung der elektrischen Energie völlig von der Dimension des Raumes loszulösen, völlig mobil zu machen wie die Dampfkraft, ist in wirthschaftlich befriedigender Weise noch nicht vollständig gelungen; wird diese Aufgabe, an der sich Tausende mühen, in vollkommenerer Weise gelöst sein, als bisher, so geht das Zeitalter des Dampfes auch auf dem Verkehrsgebiete um so schneller seinem Ende entgegen. Wer heute eine Karte zur Hand nähme, in die alle die Kleinbahnen eingetragen sind, die im Laufe der letzten Paar Jahre allein in Preussen geplant, in Ausführung genommen oder ausgeführt worden sind, muss sich kopfschüttelnd fragen, wie es denn möglich ist, dass in so wenig Jahren so viel gewollt wird. Dass dieser frische Zug in die Kleinbahnunternehmung fast aller Länder gekommen ist — England, die Wiege der Eisenbahnen, hinkt am meisten nach — muss der Entwickelung der Elektrotechnik überaus zu statten kommen.

Dem fast zuviel an Kleinbahnen für industrielle Zwecke, die auf einmal emporschiessen, steht ein fast zuwenig gegenüber, wo es sich um die Anwendung von kleinen und kleinsten Bahnen in Fällen handelt, in denen den Bewohnern grosser Städte, dem massenhaften Anstauen derselben entgegenzuwirken, die Vortheile des Wohnens im Freien geboten und im Innern die Strassenzüge entlastet werden sollen. An Verkehrsmitteln an sich ist zwar kein Mangel, Pferdebahnen, elektrische und anders betriebene Bahnen gibt es in Hülle und Fülle. Wo sie in der Fahrbahn der Strasse selbst liegen, ist der Aktionär gut daran — um so besser, je ursprünglicher die Betriebsweise ist —; sie genügen aber in den bevölkerten Stadtgebieten in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit nicht einmal bescheidenen Ansprüchen. Die Frage des städtischen Schnellverkehrs ist noch ein im Prinzip ungelöstes Problem, insoweit es sich darum handelt, die Bahnen der Strassenhöhe zu entrücken, und zwar ungelöst vom Standpunkt der Rentabilität und des verkehrspolitischen Gesichtspunkts.

Roger Baco, der Franziskanermönch, schrieb im Anfange des 14. Jahrhunderts: „Wir werden einst Maschinen bauen, die grosse Schiffe mit grösserer Geschwindigkeit ziehen, als es ein ganzes Regiment von Ruderern vermag, die ein einziger Steuermann lenken kann; wir werden einst imstande sein, Wagen mit unglaublicher Geschwindigkeit fortzubewegen ohne die Hilfe eines Zugthieres; und wir werden einst Maschinen bauen, die mit Flügeln uns in den Stand setzen, wie Vögel in der Luft zu fliegen.“

Wenn es auch fraglich ist, ob wir im dritten Punkte die Lösung finden, ehe das neue Jahrhundert anbricht, so hat das gegenwärtige, nach halbtausendjähriger Wartezeit, unserem Propheten im wesentlichen Recht gegeben. Die letzten Jahre haben in dem zweiten Punkte, was noch übrig blieb, gethan. Bisher wurde diese Lösung des Beförderungsproblems im Zusammenwirken von Rad und Schiene gesucht und nur wenige hatten sich bisher mit ernstlichem Erfolge bemüht, von der Spurbahn sich vollkommen frei zu machen. Das Fahrrad ist erst wenige Jahre alt, und es ist als die Lösung der Aufgabe, ein automobiles Fahrzeug herzustellen, das von keiner Spurbahn abhängig ist, nur in beschränktem Sinne aufzufassen. Da ist es die Presse, die ihren wesentlichen Antheil an dem Bemühen, die Landstrassen wieder zu Ehren zu bringen, für sich beanspruchen darf. Der Ruhm, die Angelegenheit der Automobile zuerst kräftigst gefördert zu haben, durch Ausschreibung von Preisen für grosse Wettfahrten selbstbeweglicher Fahrzeuge, gebührt dem „Petit Journal“. Die Ergebnisse der Wettfahrten, die dabei erzielten Geschwindigkeiten, sind so bedeutend, dass man der Wettfahrt zu Rainhill im Anfange dieses Jahrhunderts die zwischen Paris und Marseille am Ende des Jahrhunderts glaubt ebenbürtig an die Seite stellen zu sollen. Vielleicht mit Recht. Schon sieht man aller Orten, in Frankreich, Deutschland, England — wo soeben alte, verzopfte, gesetzgeberische Bestimmungen auf dem Gebiete beseitigt wurden — rührige Hände an der Arbeit, ein weiteres Ueberbleibsel der guten alten Zeit aus dem Wege zu räumen, das Zugthier von der Landstrasse zu beseitigen und auch aus den städtischen Strassen immer mehr zu verbannen.

Hier ist ein Punkt, wo die Herrschaft der Elektrizität anderen Kräften scheint weichen zu müssen. Von festen Punkten aus sind Fahrzeuge, die nicht an die Schiene gebunden sind, nicht mehr leicht zu lenken und wunderbarer Weise scheint die Automobile auch der Dampfkraft abhold. Benzin, Gas und andere Stoffformen, in denen sich Kräfte aufgespeichert finden, sind bisher fast ausschliesslich für den Betrieb der Automobile herangezogen worden.

Wo auf solchen und anderen Gebieten im Verkehrsleben sich andauernd so gewaltige Wandelungen vollziehen, hat, um die Kräfte zum geregelten Dienst heranzuziehen, die Verwaltung und Gesetzgebung neue Wege einzuschlagen oder sich den Veränderungen anzupassen. Soviel ist ersichtlich, dass der Weg in den grösseren Verkehrsbetrieben zu einer Centralisation, zum Zusammenfassen des Gleichartigen unter einheitliche Gesichtspunkte und mit den weiteren Folgerungen zum allmählichen immer weiteren Zurückdrängen des privatwirthschaftlichen Prinzips führen muss. Die Privatunternehmung bleibt indessen der Pionier bei allen Neuerungen, die Bresche zu legen

hat, die nach ihrer ganzen Art auch Wechselfällen sich eher unterziehen kann, als ein behördlicher Organismus, der sich nach vielen Richtungen für seine Handlungen Deckung verschaffen wird. Es entspricht aber nicht dem Allgemeinwohl, Monopole in Privathänden über die Gebühr anwachsen zu lassen — man braucht hierbei noch nicht an die Thaten eines Jay Gould und anderer Volksbeglücker zu denken —; nur in Ländern, wo das üble Schlagwort vom freien Spiel der Kräfte zur Ausbeutung der Völker benutzt wird, huldigt man der Ansicht, der behördliche Organismus sei zur Leitung der Unternehmungen gar nicht befähigt, ihm stehe nur zu, regelnd und helfend einzugreifen, soweit das Wesen des Privatbetriebs nicht berührt werde. Die Eisenbahnverwaltung in Preussen und anderwärts hat gezeigt, wie es mit dieser Anschauung bestellt ist, dass der Staat als Betriebsleiter allen Anforderungen zu entsprechen vermag, mit dem Unterschiede, dass der Betriebsgewinn der Allgemeinheit, nicht einzelnen Interessirten zu gute kommt. Und wenn die Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn zeigt, dass auf dem Wege nicht stehen geblieben wird, so offenbart sie auch den Gesichtspunkt, dass die Einheit in der Verwaltung um so segensreicher wird, je weitere Interessen darin einbezogen werden. Wie aber die zur Regelung der Beziehungen getrennter Verbände getroffenen Maassregeln auch der Allgemeinheit zu gute kommen können, hat das verflossene Jahr in der glänzendsten Weise vor Augen geführt in den grossen Tagen, in denen der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen das Fest seines 50jährigen Bestehens feierte.

Vorläufig ist das Kleinbahnwesen in Preussen der Privatwirthschaft überlassen, ja diese ist ausdrücklich zur Förderung des Baues dieser Bahnen aufgerufen worden. Ob nicht schliesslich auch hier, wenn einmal auf die jetzige unternehmungsfrohe Zeit der Rückschlag folgen sollte, der Zeitpunkt kommen kann, dass die Behörden des Landes sich mit der Verwaltung der Kleinbahnen befassen, bleibt abzuwarten.

Nicht alle Transportunternehmungen zu Lande berühren staatliche Beziehungen, können in den staatlichen Organismus eingereiht werden. Ihm fern stehen Verkehrsunternehmungen im Gebiete der städtischen Interessen. Die Städte sorgen vielfach schon selbst für den Licht- und Wasserbedarf ihrer Bürger; sie sorgen für die sanitären Verhältnisse, für die Entfernung der Abwässer, indem sie die Kosten hierfür den Bewohnern oder bestimmten Klassen derselben nach gewissen Grundsätzen in Anrechnung bringen. Derartige Unternehmungen, die zum Theil einen Gewinn gar nicht abwerfen können, dienen der Allgemeinheit zum Nutzen. Am städtischen Verkehrswesen ist die Allgemeinheit in höherem Grade interessirt, als Haus- und Grundbesitzer und Inhaber von Pferdebahnaktien gern hören. Hier ist ein Punkt, in dem die stadtväterliche Fürsorge eintreten sollte. Wie nothwendig dies ist, lehrt die Frage städtischer Hoch- und Tiefbahnen. Ohne diese ist auf die Dauer nicht auszukommen. Wer soll sie bauen? Kein Privatmann, der Kapitalien zur Verfügung hat, hat Veranlassung, sie in Hoch- oder Tiefbahnen ohne Anwartschaft auf angemessene Verzinsung anzulegen. Mit den rentablen auch den Bau unrentabler Linien sicher zu stellen, wo es im Interesse der Allgemeinheit nothwendig ist, ist Sache der Kommune.

Die Entwickelung des Verkehrswesens und das Aufblühen von Handel und Industrie stehen auf einem und demselben Boden. In beiden hat das vergangene Jahr eine erfreuliche Wendung gebracht, die bei den vielen frischen Impulsen, die zum Theil der Technik entstammend in das wirthschaftliche Leben hineingetragen sind, Bestand verspricht. In solchen Zeiten ist es gewiss von besonderer Bedeutung, die Leistungen der Industrie im Beispiel vorzuführen. Aber die Ausstellungen der letzten Jahre, von denen namentlich im verflossenen die eine die andere überstürzte, zeigen doch auch den krankhaften Zug der Zeit, sie sind der Ausdruck ihrer ruhelosen Hast, der Nervosität, die alle Kreise ergriffen hat, in der einer den anderen willig oder widerwillig mitreisst, seine Erzeugnisse neben die des Konkurrenten zu stellen. Wo tagtäglich sich das Bild der Technik ändert, geben solche mit mehr oder weniger Gepränge veranstaltete Schaustellungen wenn auch keinen allzuweit reichenden Nutzen, der erwartet wird, doch Gelegenheit, neue Verbindungen anzuknüpfen und ein Mittel, im freien Spiel der Kräfte eine einmal eingenommene Stellung zu behaupten. — m —

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Wagenmangel auf den Oesterreichischen Staatsbahnen.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 10. Dezember 1896 nahm der Eisenbahnminister FML. R. von Guttenberg Veranlassung, um mehrere an ihn gerichtete Interpellationen über den Wagenmangel auf einzelnen Strecken der Staatsbahnen zu beantworten. Der Minister wies darauf hin, dass der auf den Staatsbahnen alljährlich, insbesondere während der Herbstcampagne herrschende Wagenmangel eine Erscheinung sei, welche auch auf anderen, mit Wagen gut dotirten Bahnen, und zwar nicht nur in Oesterreich, sondern auch in Ungarn, Deutschland und anderen Ländern auftritt, weil es nicht für wirthschaftlich gerechtfertigt erachtet wird, einen so grossen Fahrpark zu unterhalten, dass derselbe allen möglichen Fluktuationen des in der Regel nur durch sehr wenige Wochen auf ungewöhnlich hohem Stande befindlichen Verkehres voll genügen könne.

Der Minister habe es übrigens seit seinem Amtsantritte stets als eine seiner wichtigsten Aufgaben erachtet, dem auf den Staatsbahnen zeitweise bestehenden Wagenmangel thunlichst zu begegnen, und er habe demzufolge nicht nur alle für Wagenanschaffungen vorhanden gewesenen Kredite voll ausgenutzt, sondern überdies noch über den Rahmen des genehmigten Budgets hinaus im Einvernehmen mit dem Herrn Finanzminister, und zwar schon im Frühjahre, etwa 1000 Leihwagen für die heurige Herbstcampagne angemiethet. Es wurden damit für die laufende Campagne zeitgerecht alle Vorsorgen, welche die Erfahrungen des letzten Jahres gerathen erscheinen liessen und alle Verfügungen, welche auf die rascheste Cirkulation und beste Ausnutzung des vorhandenen Wagenparkes hinzielen, getroffen.

Was speziell die geschilderten Zustände im Nordwestböhmischen Braunkohlenreviere betrifft, so trugen die Arbeitseinstellungen zu Ende September und anfangs Oktober wegen den ihnen folgenden forcirten Mehrbestellungen an Wagen wesentlich zur Verschärfung der Situation bei. Eine solche kann aber allerdings aus der Höhe der Wagenbestellungen allein nicht beurtheilt werden, denn es liessen sich Fälle konstatiren, nach welchen einzelne Werke, denen man die Anforderung nicht nur voll deckte, sondern auch Kompensation für den unmittelbar vorhergegangenen Abgang beistellte, nicht einmal die direkte angemeldete Bedarfsziffer auszunutzen in der Lage waren.

Das Ergebniss der Rübenernte, welches nach den ungünstigen Witterungsverhältnissen allgemein unterschätzt wurde, ist ein derartiges, dass namhaft grössere Quantitäten an Rüben, Rübenschnitten, sowie der zur Verarbeitung nöthigen Artikel, wie Kalkstein und Kohle, zum Transport gelangten, als in den Vorjahren.

Der in den Nachbarländern gleichzeitig aufgetretene Abgang an Kohlenwagen machte wider Erwarten die sonst anstandslos effektuirten Wagenrequisitionen ebenfalls ganz erfolglos und blieben einzelne Bahnen sogar mit dem seit Jahren vereinbarten Kohlenwagenkontingente im Rückstande. Dass die Wagensituation sich demnoch noch nicht ungünstiger, als im verflossenen Jahre gestaltete, geht daraus hervor, dass in den beiden Monaten Oktober und November des vorigen Jahres im fraglichen Braunkohlenreviere allein um 6830 Wagen mehr beladen wurden, als in der gleichen Periode des Vorjahres.

Was die Frage anbelangt, betreffend die Vorkehrungen für die Zukunft, um Transportschwierigkeiten zu begegnen, so wurde nach dem in Berathung des Hauses befindlichen Staatsvoranschlage pro 1897 aus dem geplanten Investitionsanlehen die Anschaffung von etwa 1000, ferner aus den Investitionsfonden der Mährischen Grenzbahn und Mährisch-Schlesischen Centralbahn von etwa 300 Güterwagen in Aussicht genommen. Ebenso wurden im Staatsvoranschlage pro 1897 die erforderlichen Miethbeträge für die neuerliche An

miethung von etwa 1 000 Leihwagen für die nächstjährige Herbstcampagne vorgesehen.

Nach Genehmigung dieser Anträge würden den Staatsbahnen inklusive der aus dem Zehn-Millionenanlehen vom Jahre 1895 bereits bestellten 275 Güterwagen im kommenden Jahre zusammen noch um 1 575 eigene Güterwagen mehr zur Verfügung stehen, als im laufenden Jahre.

Das Investitionsprogramm der Oesterreichischen Regierung.

Im Laufe der Budgetdebatte berührte Finanzminister Dr. R. v. Bilinski einige Details aus dem Investitionsprogramme der Regierung und sprach sich speziell über die in Vorbereitung begriffenen neuen Eisenbahn- und Wasserstrassen-Projekte in folgender Weise aus:

„Da ist vor allem anderen eine zweite Bahnverbindung mit Triest. Das ist eine Sache, die nur in den Details endgültig ausgearbeitet werden muss. Es gibt gewisse Zweifel inbezug auf die Trassenführung, darüber aber wird der berufene Herr Eisenbahnminister den Herren sicherlich Auskunft geben. Das aber steht fest, dass der Staat diese Frage im Interesse Triests lösen muss, das ist ein grosses wirthschaftliches, theilweise auch politisches Bedürfniss. Dann sind noch anderweitige Eisenbahnprojekte, die bereits fertiggestellt sind. Denn es unterliegt keinem Zweifel, dass der Staat die ökonomische und politische Pflicht hat, in Dalmatien inbezug auf die Kommunikation etwas zu thun, und da ist die Angelegenheit des Ausbaues der Eisenbahn Spalato-Arzano seitens der Oesterreichischen Regierung so weit vorbereitet, dass, wenn der Anschluss nach Bosnien und der Hercegovina hinüber gesichert sein wird, man diese Bahn wird bauen müssen. Das ist auch eine grössere Auslage, die einmal gemacht werden wird. Dann ist z. B. seit einem Jahre das Projekt eines stärkeren und intensiveren Ausbaues des Strassenwesens in Tirol in Arbeit, wo das Eisenbahnwesen verhältnissmässig weniger Bedeutung hat als das Strassenwesen. Es kommt auch die Frage der sogenannten Vintschgauer Bahn in Betracht. Das Programm wird ausgearbeitet und wahrscheinlich schon im nächsten Jahre — ich kann es nicht sicher sagen, aber jedenfalls in ziemlich kurzer Zeit — in Angriff genommen werden. Die dabei interessirten Herren wissen, dass auch eine Frage noch in petto ist, die vielleicht noch nicht so weit vorbereitet ist, aber wahrscheinlich nicht von der Tagesordnung verschwinden wird. Das ist die Wechsellinie oder überhaupt eine Linie, welche mit derselben kongruent ist.

Was die Kanäle anbelangt, so sind auch sie hier monirt worden. Das ist eine Frage, die allerdings nicht so leicht und rasch gelöst werden kann, die überdies auch noch in der Beziehung zu studiren ist, ob die Regierung gerade mit einem Kapitale wird aufzukommen haben. Wenn sich aber herausstellen sollte, dass eine Kapitalszahlung nothwendig ist, so wäre das auch mit einer der Punkte eines sogenannten Investitionsprogramms.“

Betriebseröffnungen.

Ungarische Staatsbahnen. Am 16. Dezember 1896 sind die Theilstrecken Bakony-Szt. László-Veszprém und Veszprém-Veszprémváros der Györ-Veszprém-Dombovárer Lokalbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die neuen Stationen Zircz (17,76 km von Bakony-Szt. László und 20,82 km von Veszprém entfernt) und Veszprémváros (4,08 km ab Veszprém) sind für den Gesammtverkehr eingerichtet. Die Linien werden von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen verwaltet und sind der Betriebsleitung in Szombathely unterstellt.

Eisenbahntarif für Russisches Getreide.

Die Handels- und Gewerbekammer in Brody hat in einer an das Eisenbahnministerium gerichteten Eingabe eine Reihe von Wünschen, betreffend Abänderung der für den Getreideverkehr aus Russland nach und durch Oesterreich bestehenden Tarife und Tarifbestimmungen vorgebracht, welche auf eine weitere Begünstigung dieses Verkehres abzielen. Mit Rücksicht auf die von der Handels- und Gewerbekammer in Brody diesbezüglich vertretenen Interessen des Handelsstandes in Ostgalizien einerseits und die durch den in Rede stehenden Verkehr berührten Interessen der landwirthschaftlichen Produktion in Galizien und der Bukowina andererseits hat das Eisenbahnministerium behufs Klarstellung der einschlägigen Verhältnisse eine Enquête unter Zuziehung von Vertretern der Ministerien des Ackerbaues, des Handels und der Finanzen, sowie der Handelskammern und landwirthschaftlichen Korporationen in Galizien und der Bukowina veranstaltet, welche am 16. Dezember 1896 unter dem Vorsitze des Sektionschefs Dr. Liharzik stattgefunden hat.

Bei dieser Enquête, welche naturgemäss nur einen informatorischen Charakter hatte, wurden vorerst die bestehenden Tarife für den Russischen Getreideverkehr nach und durch Oesterreich einer eingehenden Erörterung unterzogen, und es wurde seitens der Vertreter der Staatseisenbahnverwaltung nachgewiesen, dass diese Tarife lediglich auf der Konkurrenz beruhen, welche sich hinsichtlich des Verkehres nach Oesterreich über die Grenzstation Granica und hinsichtlich des Verkehres nach Norddeutschland über die Deutsch-Russischen Grenzübergangspunkte ergibt, so zwar, dass hierdurch die Absatzverhältnisse für das Russische Getreide weder in Oesterreich, noch auf den Deutschen Märkten verbessert werden, sondern lediglich dahin getrachtet wird, die bezüglichen Transporte über die Staatsbahnlinien in Galizien zu leiten. Seitens des Vertreters der Landwirthschaftsgesellschaft in Lemberg, Herrn Landtagsabgeordneten Pilat, sowie seitens des Vertreters der Handels- und Gewerbekammer in Lemberg, Herrn Dr. Kollischer, wurde anerkannt, dass in der Ueberleitung des Transitverkehres aus Russland nach Deutschland über die Oesterreichischen Linien, bezw. durch die hierzu erforderlichen Tarifmaassnahmen eine Beeinträchtigung Galizischer Produktionsinteressenten nicht zu erblicken ist, jedoch zugleich die Anschauung vertreten, dass die für den Russischen Getreideverkehr nach Oesterreich in den einzelnen Relationen eingeführten Frachtsätze auch für den Lokoverkehr der Oesterreichischen Grenzübergangsstationen und der nahegelegenen Galizischen Stationen zugestanden werden sollten. Seitens der Vertreter der Handelskammern in Krakau, Brody und Czernowitz, sowie der Geschäftshalle in Podwoloczyska wurde das Interesse des Galizischen Handelsstandes an der Ueberleitung des Russischen Getreideverkehres nach und durch Oesterreich über die Oesterreichischen Bahnwege via Podwoloczyska, Brody, und Nowosielitza erläutert und darauf hingewiesen, dass auf Grund der bestehenden Tarife der Konkurrenz der ausserösterreichischen Bahnwege noch nicht genügend Rechnung getragen sei, insbesondere wenn ausser den Bahnwegen über Granica und die Deutsch-Russischen Grenzübergangspunkte auch noch die Verkehrswege über Odessa und Königsberg i/Pr. ins Auge gefasst werden. Dieselben führten sonach aus, dass es sich ihnen keineswegs um Erlangung von Tarifzugeständnissen für das Russische Getreide in höherem Maasse, als solche diesem ohnehin auf ausserösterreichischen Wegen zur Verfügung stehen, sondern nur darum handle, durch Ermöglichung der Bedienung des Russischen Verkehres über die Grenzstationen Brody, Podwoloczyska und Nowosielitza an dem Handel mit Russischem Getreide theilnehmen zu können.

Nach dieser allgemeinen Erörterung wurde in die Behandlung der von der Handels- und Gewerbekammer in Brody vorgebrachten Wünsche eingegangen, aus welchen anzuführen sind: die Ausdehnung der für das Russische Ferngebiet geltenden niedrigeren Tarife auf Stationen des Russischen Nahegebietes, die gleichmässige Behandlung der in den Russisch-Oesterreichischen Grenzstationen per Achse zugeführten Sendungen mit jenen, welche daselbst per Bahn anlangen, sowie die Herabsetzung der Ueberfuhr- und Manipulationsgebühren in diesen Stationen, die Erweiterung des Verfügungsrechtes der Absender, die Auflassung der von den Oesterreichischen Bahnverwaltungen geforderten Reserve für Getreidesendungen, welche alla rinfusa zur Auflieferung gelangen, die Zulässigkeit der Ergänzung solcher Sendungen durch Beiladung von in Säcken verpacktem Getreide, sowie endlich die Herabsetzung der Wagenstandsgelder, bezw. die Verlängerung der Entladefristen. Die diesbezüglich maassgebenden Verhältnisse wurden unter Berücksichtigung der von den Vertretern der Oesterreichischen Staatseisenbahnverwaltung gegebenen Aufklärungen einer eingehenden Erörterung unterzogen.

Das Ergebniss dieser Enquête wird nunmehr den Gegenstand der Erwägungen des Eisenbahnministeriums, sowie der ressortmässig betheiligten Ministerien zu bilden haben.

Sicherstellung des Eisenbahnprojektes Stry-Chodorow.

Die Regierung hat in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. Dezember 1896 einen Gesetzentwurf überreicht, welcher den Zweck hat, den Bau einer eingeleisigen, etwa 40 km langen Hauptbahn zweiten Ranges von Stry (Albrechtbahn) nach Chodorow (Lemberg-Czernowitzer Bahn) sicherzuzustellen. Diese Bahn bildet eine Fortsetzung der im Bau begriffenen Ostgalizischen Lokalbahnen und stellt eine direkte Verbindung von Stry bis Ostrow-Tarnopol her. Die Verbindung von Stry bis Chodorow, dem westlichen Endpunkte der Ostgalizischen Lokalbahnen, ist derzeit nur auf einem Umwege von 139 km zu erreichen. Nach dem von der Generalinspektion seinerzeit entworfenen Projekt wurden die effektiven Baukosten mit 3 150 000 fl. veranschlagt, wovon eventuell 500 000 fl. vom Lande Galizien und den nächsten Interessenten übernommen werden sollen, während der Rest vom Staate zu decken und voraussichtlich in der zweiten Emission von Titres der Investitionsanleihe zu beschaffen wäre. Für das Jahr 1897 werden 370 000 fl. in Anspruch genommen; die bereits in dem Programm der ersten Investitionsanleihe enthalten sind.

Böhmische Nordbahn.

Zwischen dem Eisenbahnministerium und der Verwaltung der Böhmischen Nordbahn finden Verhandlungen statt, zu welchen die Entscheidung über das schon lange schwebende Projekt, die Lokalbahn Kuttenplan-Unter-Cetno in eine dem öffentlichen Verkehr dienende Lokalbahn umzuwandeln, Veranlassung gab. Da für diesen Bahnbau neue Mittel erforderlich sind, so wurde das Projekt stets im Zusammenhange mit der Lösung der Investitions- und Konversionsfrage der Böhmischen Nordbahn verhandelt. Im März 1896 hat nämlich die Böhmische Nordbahn um die Genehmigung zur Erhöhung des Prioritätenkapitals um 6 Millionen Gulden in Verbindung mit der Konversion der 4 % Goldprioritäten angesucht. Die neue Anleihe wäre dazu bestimmt, für die bereits durchgeführten und im Zuge befindlichen, sowie die künftigen Investitionen eine Bedeckung zu schaffen. Es war eine einheitliche 3,5 % Prioritätenschuld im Betrage von 27 Millionen Gulden in Gold in Aussicht genommen, wovon 21,2 Millionen Gulden zur Konvertirung der bisherigen 4 % Obligationen und der Rest für die Investitionen, insbesondere für die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, für Stationserweiterungen, für die Lokalbahn Kuttenplan-Unter-Cetno usw. dienen soll. Die Regierung hat jedoch damals die Genehmigung der Konversion an die Bedingung geknüpft, dass die konzessionsmässigen Einlösungsbedingungen der Böhmischen Nordbahn derart präzisirt werden, dass sowohl bezüglich des Zeitpunktes der Einlösung des Gesammtunternehmens als des Einlösungspreises Verhandlungen in Zukunft überflüssig werden würden.

Personalnachrichten.

Se. Majestät der Kaiser haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. Dezember 1896 dem Centralinspektor und Subdirektor für den Verkehr und kommerziellen Betrieb der priv. Oesterreichischen Nordwestbahn Moritz Wilhelm den Titel eines Regierungsrathes und dem Baudirektor dieser Bahngesellschaft Wenzel Hohenegger den Titel eines Ober-Baurathes, beiden mit Nachsicht der Taxe, zu verleihen geruht.

Bücherschau.

Die Eisenbahntariffrage unseres Holzverkehrs. Von Dr. G. Zöpfel. Berlin 1896. Siemenroth & Troschel.

Die Broschüre behandelt speziell die Holztarif-Reformfrage in Bayern. Der Verfasser will seine Studie aber zugleich als einen Beitrag zur Lösung der Frage einer allgemeinen Deutschen Reform des Eisenbahn-Gütertarifwesens aufgefasst wissen. Und man wird ihm auch darin beipflichten müssen, dass man diesem Ziele näher kommt, wenn die Tarifverhältnisse der für den Güterverkehr wichtigsten Artikel in einer Reihe von Monographien dargelegt werden. Die hohe Bedeutung des Bayerischen Holzverkehrs ergibt sich aus der Thatsache, dass, wie der Verfasser näher darlegt, Bayern das meiste Holz innerhalb Deutschland verfrachtet. Der Frachttarif für den Bayerischen Holzverkehr ist um so wichtiger, als dieser auf seinen Haupt-Absatzgebieten (Norddeutschland und insbesondere die Niederrheinische Gegend) zur Zeit einer ausserordentlich gesteigerten ausländischen Konkurrenz begegnet, nämlich den per Schiff aus Schweden, Russland und Amerika zu ausserordentlich billigen Schifffahrts-Frachtsätzen importirten Hölzern.

Der Verfasser erörtert eingehend, welche Frachtsätze im lokalen und in den Verbandstarifen für Holz in Mitteleuropa bestehen und inwieweit nach seiner Ansicht eine Aenderung derselben nöthig ist, um die Konkurrenznöthen im Bayerischen Holzverkehr so rasch als möglich zu beseitigen. Wir müssen uns aber an dieser Stelle darauf beschränken, auf die Broschüre aufmerksam zu machen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am **28. Dezember d. J.** wird die Nebenbahn **Bühl-Bühlerthal-Oberthal (Bühlerthalbahn)** mit den Stationen **Bühl, Kappelwindeck, Altschweier, Bühlerthal** und **Oberthal** für den

Güterverkehr in Wagenladungen

eröffnet.

Die Haltestellen Kappelwindeck und Altschweier bleiben bis auf weiteres noch vom Verkehr ausgeschlossen.

Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine feste Stirnrampe erforderlich ist, werden zur Beförderung nicht angenommen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung treten in Kraft:

a) der Lokaltarif,
b) die im Nachtrag I zum Tarif für die direkte Güterbeförderung zwischen den Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und den Badischen Uferstationen des Bodensees einerseits und den Stationen der an die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen anschliessenden Nebenbahnen im Privatbetrieb andererseits, sowie für den gegenseitigen Verkehr dieser Nebenbahnen über die Badische Bahn

enthaltenen Entfernungen bezw. Tarifsätze,

c) die
1. im Nachtrag 8 zum Badisch-Württembergischen Gütertarif,
2. „ „ 8 „ „ -Bayerischen „
3. „ „ 3 „ Tarifheft 6 } des Südwestdeutschen Eisenbahnverbandes,
4. „ „ 2 „ „ 7 }
5. „ „ 1 „ „ 8 }
6. in den Tarifheften 1 bis 6 der Abtheilung A des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Gütertarifs

enthaltenen Transittarifsätze.

Tarifexemplare sind auf den Stationen Bühlerthal und Oberthal und bei der unterzeichneten Verwaltung käuflich zu haben.

Der Tag der Eröffnung der Bahn für den Gesammtverkehr wird noch besonders bekannt gemacht.

Karlsruhe, den 23. Dezember 1896. (1H&V)
Betriebsabtheilung Karlsruhe der Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Lenz & Co. zu Stettin.

Ostdeutsch-Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 werden die Haltestellen Bartin und Wossarken des Eisenbahn-Direktionsbezirks Danzig in den Anhang zum Ostdeutschen Güterverkehr, den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig usw. einbezogen, sowie neue ermässigte Frachtsätze nach der Haltestelle Kleschkau des Direktionsbezirks Danzig eingeführt.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahmesätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 30. Dezember 1896. (4)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Der Ausnahmetarif für Pitch Pineholz im Verkehr von Ludwigshafen a/Rhein nach den Badisch-Schweizer. Uebergangsstationen findet mit Wirkung vom 1. Januar 1897 unter denselben Voraussetzungen, wie solche für Pitch Pineholz gegeben sind, auch auf Sendungen von Amerikanischem Eichen-, Pappel-, Yellow Pine (gelbe Kiefer) und Nussbaumholz — mit Ausnahme von Amerikanischem (sogenannten schwarzem) Wallnussholz — Anwendung.

Karlsruhe, den 29. Dezember 1896. (5)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

---

2. Güterverkehr.

Hessische Ludwigsbahn. Vom 1. Januar 1897 ab ist im Lokalgütertarif, Theil II, Besondere Bestimmungen auf Seite 9 unter a hinter dem Worte „Milch" einzuschalten „auch sterilisirte".

Mainz, den 24. Dezember 1896. (2)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr und zwar Gruppentarif VI, Ostdeutsch-Hessischer-, Berlin-Stettin-Hessischer- und Linksrheinisch-Hessischer Wechseltarif. Die an der Strecke Cassel-Warburg gelegene, seither auf den Ladungsverkehr beschränkte Haltestelle Immenhausen wird vom 1. Januar k. J. ab für den Stückgutverkehr eröffnet. (3)

Frankfurt a/M., den 23. Dezember 1896.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. Januar k. J. treten für die Beförderung von Zucker aller Art zum Seeexport (Ausnahmetarif 27) von Przeworsk, Sedziszów und Tlumacz-Palahicza nach Brieg direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 28. Dezember 1896. (6)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband. Die im Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr bestehende Beförderungsbegünstigung für frische Milch wird mit Gültigkeit vom 1. Januar k. J. auch auf sterilisirte Milch ausgedehnt.

Ferner erhält das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 3 folgende erweiterte Fassung:

„3. Kartoffeln, auch Abfallwasser und Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet (Pülpe)."

Altona, den 29. Dezember 1896. (7)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. Januar k. J. treten für die Beförderung von glasirten Thonröhren (Steinzeugröhren) zu 10 000 kg zwischen Münsterberg i/Schl. und Czernowitz, Lemberg, Podgórze-Bonarka, Podgórze-Plaszów, sowie Krakau direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe der betreffenden Sätze ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Breslau, den 28. Dezember 1896. (8)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter Verkehr mit der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau. Am 1. Januar 1897 treten im Verkehr zwischen den Stationen der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau und den dem Ostdeutschen Privatbahn-Güterverkehr angehörenden Stationen der Preussischen Staatsbahnen direkte Frachtsätze in Kraft. Dieselben berechnen sich auf Grund der Entfernungen, die sich für

Glashütte Rauscha durch Anstoss von . . . . 2 km
Eichwalde durch Anstoss von 6 „
Freiwaldau, Kr. Sagan, durch Anstoss von . . . . . . 12 „

an die im Gruppentarif II und in den Wechseltarifen mit der Gruppe II für Rauscha bestehenden Entfernungen ergeben und nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle, sowie nach den für einzelne Ausnahmetarife bestehenden besonderen Kilometer-Tariftabellen. Die Frachtsätze für Kempen (Güterbhf.) gelten auch im Verkehr mit Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn. Bei Berechnung der Lieferfristen, der Deckenmiethen, der Gebühr für Schutzwagen, der Deklaration des Interesses an der Lieferung ermässigt sich die Entfernung bei Freiwaldau, Kreis Sagan, um 3 km. Bei den nach dem Vieh- etc. Tarif abzufertigenden Sendungen ist die für den allgemeinen Güterverkehr geltende höhere Entfernung zu Grunde zu legen.

Stettin, den 28. Dezember 1896. (9)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnen-Güterverkehr. Der mit dem 31. d. Mts. ablaufende Ausnahmetarif für Sendungen von Hamburg über Lübeck nach Südfinnischen Häfen vom Dezember 1895 wird bis zum 31. März 1897 verlängert.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck.

Lübeck, den 29. Dezember 1896. (10)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Die in den Nachträgen VII zu den Tarifheften 1, 2 und 5 enthaltenen bis Ende Dezember 1896 gültigen Frachtsätze der Wagenladungsklassen C 1 und C 2 und der Ausnahmetarife 2 a und b/ 4 a und b (Stückgüter in Wagenladungen) und 3 c (Wolle) für den Verkehr mit Marchegg, Stockerau und Wien nebst Vororten, bleiben über diesen Zeitpunkt hinaus bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1897 in Kraft.

Dresden, den 28. Dezember 1896. (11)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum 5. Heft des Gütertarifs für den Südwestdeutschen Verband vom 1. Mai 1895 gelangt am 1. Januar 1897 der zweite Nachtrag zur Einführung. Der Nachtrag enthält u. a. für Stationsverbindungen, die bisher Tarifentfernungen bis zu 67 km aufwiesen, in grösserem Umfange Ermässigungen in den Entfernungen und Frachtsätzen. Preis des Nachtrages 0,35 ℳ.

Ebenfalls vom 1. Januar 1897 ab wird die dem Wagenladungs-Güterverkehr dienende Station Lauterburg Hafen in die Hefte 1 bis 4 des Verbandsgütertarifs aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle daselbst.

Strassburg, den 22. Dezember 1896. (12)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. (Tarif für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Hopfgarten nach Genf transit und Verrières transit.) Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1897, gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Pappendeckelform, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, von Hopfgarten nach Genf transit und Verrières transit nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach den Stationen der Jura-Simplonbahn			
	Genf transit		Verrières transit	
	bei Frachtzahlung für mindestens			
	10 000 kg		10 000 kg	
	für den Frachtbrief und Wagen			
	a	b	a	b
	Francs Gold für 1 000 kg			
Hopfgarten, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen	22,10	25,70	19,10	18,40

Es gilt der Frachtsatz:

1. für Genf transit unter a) von 22,10 Frcs. für Sendungen nach Culoz und weiter und Bonry und weiter;
2. für Genf transit unter b) von 25,70 Frcs. für Sendungen nach Bellegarde;
3. für Verrières transit unter a) von 19,10 Frcs. für Sendungen nach Pontaillers-Sâone, Dôle, Mouchard und den westlich, sowie St. Etienne du Bois, St. Trivier de Courtes, Fleurville, Paray le Monial und Roanne und den nördlich hiervon gelegenen Stationen.
   Auf Sendungen nach den herwärts Mouchard und herwärts Lons le Saunier in der Richtung nach Champagnole gelegenen Stationen findet diese Taxe keine Anwendung;
4. für Verrières transit unter b) von 18,40 Frcs. für Sendungen nach Gien, Saincaize, Moulins sur Allier und den westlich, sowie den nördlich und westlich von Thiers, Clermont Terrand, Ussel, Brive, Milhac, Tumel, Port Ste Marie, Risele und Pau gelegenen Stationen. Die Bestimmung nach den vorbezeichneten Französischen Stationen muss aus den Frachtbriefen ersichtlich sein.

Die Durchführung erfolgt rücksichtlich frankirter an eine Mittelsperson in Genf adressirten Sendungen nach Maassgabe der Kundmachung in Nr. 83 dieses Blattes vom 24. Oktober 1894 Seite II Nr. 2614 im Rückvergütungswege, sonst im Kartirungswege.

Wien, am 24. Dezember 1896. (13)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Tarif für Zuckerrübensamen-Transporte im Verkehre zwischen Oesterreichischen Stationen und Paris. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1897 gelangen im vorbezeichneten Eisenbahnverbande für die Beförderung von Zuckerrübensamen als Frachtgut nachstehende Frachtsätze zur Berechnung.

Im Verkehre zwischen Paris (Douane und Reuilly)	bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens	
	5 000	10 000
	Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen	
	Francs Gold für 1 000 kg	
Austerlitz (Oe. U. St. E. G.)	94,21	85,20
Krzenowitz (K. F. N. B.) / Krenowitz T. B. (Oe. U. St. E. G.) }	93,56	84,55

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarifes Theil I für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 24. Dezember 1896. (14)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1897 treten die Nachträge XV zum Heft 1 und XIV zum Heft 2 vom Theile II des Deutsch-Belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. gemeinschaftlich: Ergänzungen der Bestimmung über die Anwendung der Frachtsätze für den überseeischen Transitverkehr, Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Aenderungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten Belgischen Stationen und derjenigen tarifirten Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist, Eröffnung einer neuen Station Bruxelles (Exposition) aus Anlass der im Jahre 1897 in Brüssel stattfindenden Weltausstellung, sowie Einführung von Eilgutsätzen für die Station Alost (Est) der Belgischen Staatsbahn.

Der Nachtrag XV zum Hefte 1 enthält ferner Anstosssätze für die Stationen Danzig Hauptbahnhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Danzig, Beetzendorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg und Hude der Oldenburgischen Staatsbahn, Aufnahme der Stationen Görlitz und Kohlfurt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif 8 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I, einen neuen Ausnahmetarif 20 für Wegebaumaterialien im Verkehr zwischen den Stationen Quenast und Braunschweig Haupt- und Ostbahnhof, einen neuen Ausnahmetarif 21 für Düngemittel für die Stationen Lichtenfels und Meiningen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie verschiedene Berichtigungen.

Der Nachtrag XIV zum Hefte 2 enthält ausserdem Anstossfrachtsätze für Stückgut für die Sächsische Station Connewitz, Aufnahme der Sächsischen Stationen Altchemnitz und Chemnitz in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II und einen neuen Ausnahmetarif 21 für Düngemittel für die Sächsischen Stationen Eger, Franzensbad und Hof.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 28. Dezember 1896. (15)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif II und Wechseltarife der Preussischen Staatsbahnen sowie der Oldenburgischen Staatsbahn mit der Tarifgruppe II. Mit sofortiger Gültigkeit wird die an der Strecke Königszelt-Liegnitz zwischen Ober=Streit und Gross=Rosen gelegene Anschlussstelle Gutschdorf in den Gruppentarif II (Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) und in die Wechseltarife mit den Preussischen Staatsbahnen sowie mit der Oldenburgischen Staatsbahn als selbständige Tarifstation, jedoch nur für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Zuckersiederei, einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen werden der Frachtberechnung die Entfernungen von Gross=Rosen mit einem Zuschlage von 2 km oder von Ober=Streit mit einem Zuschlage von 3 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Breslau, den 28. Dezember 1896. (16)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Verkehr, Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. April 1892 nach Belgischen Stationen. Am 1. Januar 1897 tritt zu Heft I des vorbezeichneten Ausnahmetarifs der Nachtrag X und zu Heft II der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend Frachtsätze für verschiedene neue Stationen der Belgischen Staatsbahnen (zu Heft I und II) sowie für die Station Köln=Ehrenfeld des Direktionsbezirks Köln (zu Heft II) sowie Berichtigungen. Preis der Nachträge je 0,10 ℳ

Essen, den 28. Dezember 1896. (17)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtnachlässe für Kohlensendungen ab Barcs. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 bis 31. Dezember 1897 werden für Sendungen von Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Fassdauben ab Barcs folgende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege bei Anflieferung eines Minimalquantums von 5000 t à 1000 kg während der Begünstigungsdauer unter Aufrechthaltung der in den nachbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen gewährt, und zwar:

a) nach den im Süddeutsch - Oesterr. - Ungar. Verbandstarif Theil IV, Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Stationen von den gegenwärtig gültigen Frachtsätzen der Abtheilungen b und c des direkten Tarifes vom 1. Oktober 1887 ein Nachlass von 0,45 ℳ pro 100 kg

b) nach den im Oesterr. - Ungar. - Schweizerischen Verbandstarif Theil IV, 2. Heft enthaltenen Stationen von den gegenwärtig gültigen Frachtsätzen der Serie 2 des direkten Tarifes vom 1. Juni 1894 ein Nachlass von . . . . 45,00 Cts. pro 100 kg

c) nach Stationen der Französischen Ostbahn von den gegenwärtig gültigen Frachtsätzen der Serie 2 des Oesterr.-Ungar. - Französischen Verbandstarifes Theil IV, 2. Heft vom 1. Juli 1894 ein Nachlass von . . . . 5,50 Frcs. pro Tonne = 1000 kg.

Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder mittelst der Barcs-Pakraczer Bahn in Barcs einlangen. Ausgeschlossen vom Genusse der Frachtbegünstigungen sind Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna=Brod, Samac, Brcka, Gunja, Gunja = Szavapart und Mitrowitz stammen. Die Liquidirung erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplikate und der den Wassertransport nachweisenden Original-Schiffspapiere, bezw. der Bahnfrachtbriefe nach Barcs, welche Dokumente längstens bis Ende Februar 1898 in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 28. Dezember 1896. (18)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Delle transit, sowie Altmünsterol transit andererseits. Tarif für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. zwischen Hopfgarten und Wörgl einerseits und Südfranzösischen Stationen andererseits. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1897 werden für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose), nicht in Form von Pappendeckel, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von	nach					
	Delle transit	Altmünsterol transit				
		a	b	c	d	e
	Francs Gold für 1000 kg					
Hopfgarten Station der K. K. Oesterr. Staatsb. / Wörgl Station der K. K. priv. Südb.-Ges.	18,05	17,65	17,15	17,00	18,15	17,00

Es finden Anwendung die Frachtsätze:

1. für Delle transit auf Sendungen nach Montbéliard und den weiter gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn;
2. für Altmünsterol transit unter
   a) auf Sendungen nach Ballancourt,
   b) „ „ „ Mennecy,
   c) „ „ „ Moulin Galant,
   d) „ „ „ Souppes,
   e) „ „ „ Montbéliard und

den darüber hinaus gelegenen Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, ausgenommen die vorstehend unter a) bis d) genannten.

Wien, am 18. Dezember 1896.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen. (19)

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit. Mit Rücksicht auf das Erscheinen eines neuen Russischen Gruppentarifs mit Gültigkeit vom 1./13. Januar 1897 alten/neuen Stils ändern sich von dem genannten Tage ab die Vorschriften auf den Seiten 4, 7 und 10 des dritten Nachtrages zum Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transito in der *Anmerkung bezüglich der Umkartirung der Eisenwaaren und Maschinen dahin, dass vom genannten Tage ab alle Eisen-, Blech-, Stahl- und Gusseisenwaaren und Maschinen jeder Art (ausgenommen landwirthschaftliche) und deren Theile und Zubehör der Russischen Gruppen 33 und 61, die jetzt nach der Waarenklassifikation des Deutsch-Russischen Gütertarifs, Theil II, zur Differentiale 41 tarifiren, ab der Russischen Grenzstation nicht mehr nach der Differentiale 38, sondern nach der Differentiale 3 befördert werden, und ferner alle vorgenannten Eisenwaaren und Maschinen, die jetzt im direkten Verkehr zur Differentiale 42 tarifiren, ab der Russischen Grenzstation nicht mehr zur Differentiale 43, sondern nach der Differentiale 8 rechnen. Für die in unserer Bekanntmachung vom 8. September 1896 genannten Artikel Drahtseile (Taue) und für Salpetersäure, Salzsäure, Schwefel- und schweflige Säure bei Sendungen zu 5000 kg kommt im inneren Verkehr ab der Russischen Grenzstation statt der Differentiale 43 ebenfalls die Differentiale 8 zur Geltung.

An der Umkartirung auf den Grenzstationen wird hierdurch nichts geändert. Die Frachtsätze der Differentiale 38 des alten Gruppentarifs und der Differentiale 3 des neuen Gruppentarifs sind die gleichen; dasselbe ist der Fall mit den Frachtsätzen der Differentiale 43 des alten und der Differentiale 8 des neuen Gruppentarifs.

Bromberg, den 24. Dezember 1896. (20)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Verblendsteinen in Wagenladungen zu 10 000 kg treten am 5. Januar 1897 nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Rauscha u. Siegersdorf (Direktionsbezirk Breslau) nach	Cts. für 100 kg
Altstetten bei Zürich	230
Märstätten	211
Oerlikon	227
Romanshorn	192
Rorschach	204
Rüschlikon	232
Winterthur	221
Zürich-Hauptbahnhof (schon früher eingeführt)	229
Zürich-Tiefenbrunnen	231
Zürich-Wollishofen	231

Karlsruhe, den 24. Dezember 1896. (21)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Frachtermässigung für Kokstransporte. Von den im Verbands - Gütertarife, Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893 enthaltenen Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 16 a im Verkehre nach Rokitzan und des Ausnahmetarifes 16 b im Verkehre nach Beraun wird ein Frachtnachlass von 0,03 ℳ. pro 100 kg vom 1. Januar 1897 bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1897 im Rückvergütungswege gewährt.

Die Rückerstattungsgesuche sind unter Vorlage der Original - Frachtbriefe für Sendungen nach Rokitzan, und unter Vorlage der Frachtbrief - Duplikate für Sendungen nach Beraun bis längstens Ende März 1898 seitens der Empfänger bei der K. K. Staatsbahndirektion in Prag einzubringen.

Vorstehende Ermässigung gilt nur insolange, als der dermalige Tarif in Kraft bleibt.

Wien, am 26. Dezember 1896. (22)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Abänderung der Spezifizirung von Thon im direkten Verkehre von Vallendar nach Bleistadt.) Die in Nr. 85 dieses Blattes vom 28. Oktober 1896 Seite I enthaltene Kundmachung, betreffend Einführung eines direkten Ausnahmefrachtsatzes von 1,26 ℳ. per 100 kg für „Thon und Schieferthon (Thonschiefer) roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken“ von Vallendar nach Bleistadt wird dahin abgeändert, dass oben bezifferter Frachtsatz ab 15. Februar 1897 nur für „Thon (lose oder in Säcken verpackt)“ Geltung hat.

Wien, am 25. Dezember 1896. (23)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Lieferung von Betriebsmaterialien und Inventarien. Die Lieferung der für das Rechnungsjahr 1897/98 erforderlichen Piassavabesen, Haarbesen, Handfeger, Scheuerbürsten, Schrubber und Kohlenkörbe soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

22. Januar 1897,
Vormittags 11 Uhr

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 6. Februar 1897.

Magdeburg, den 18. Dezember 1896. (24)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Betriebsmaterialien. Die Lieferung der für das Rechnungsjahr 1897/98 erforderlichen Reiserbesen, Bindfaden, Plombenschnur, Sackband, Lampendochte, Fadendochte, Tafeldochte, Lampencylinder, Gummi arabic. und Plomben soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

21. Januar 1897,
Vormittags 11 Uhr

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

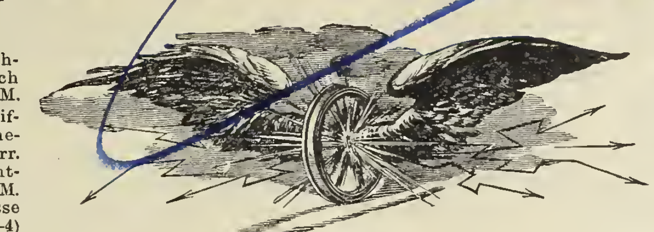
Der Zuschlag erfolgt bis zum 6. Februar 1897.

Magdeburg, den 18. Dezember 1896. (25)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 2. Zeitung des Vereins 1897.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. Januar 1897.

Inhalt:

Untersuchungen zum Vereins-Wagenübereinkommen.

I. Fahrplan und Zeitmiethe.

Unter den zur Behebung der Wagennoth vorgeschlagenen Heilmitteln ist das Nächstliegende die Beschleunigung der Transitgüterzüge und Vermeidung unnützer Stationsaufenthalte (s. auch A. Braun, Ursachen der periodischen Wagennoth, in der Oesterreichischen Eisenbahnzeitung von 1894 Nr. 14 und 15 und Nr. 29 und 30 Jahrg. 1895 d. Ztg.). Diese beiden bescheidenen Heilmittelchen, deren Wirkung auf den Wagenumlauf aber doch nicht unterschätzt werden darf, haben vor allem den grossen Vorzug, dass sie mit den geringsten Kosten durchzuführen wären und auch die wenigsten Umstände verursachen würden, die sich in der Hauptsache auf blosse Fahrplanänderungen beschränken. Ich will noch beifügen, dass sich die Anwendung dieser Mittel nicht blos zu Zeiten stärkeren Verkehrs empfiehlt, sondern zu allen Zeiten und ganz allgemein sehr wesentlich zur Beschleunigung des Wagenumlaufs beitragen würde und daher in weitester Ausdehnung durchgeführt werden sollte. Auf die Wirkungen dieser Maassregeln in betriebstechnischer Hinsicht will ich nicht weiter eingehen, da diese Punkte schon mehrfach erörtert wurden und mich darauf beschränken, die finanzielle Wirkung solcher Maassregeln etwas zu beleuchten, bezw. will ich zeigen, welchen Einfluss die Fahrpläne auf die Zeitmiethe haben.

Zur besseren Veranschaulichung meiner Ausführungen will ich auf ein bestimmtes Beispiel mich beziehen, das, wenn es auch nicht gerade als typisch gelten soll, immerhin lebhafte Verschiedenheiten der Fahrzeiten, Stationsaufenthalte, Grenzentfernungen, Bedeutung der Stationen usw. zeigt. Ich habe zu diesem Zweck die Strecke Frankfurt-Simbach gewählt und aus den Fahrplanbüchern für den Sommerdienst 1896 der 4 dabei in Betracht kommenden Bahnverwaltungen, der Main-Neckarbahn, der Badischen, Württembergischen und Bayerischen Staatsbahn, die Zahl der direkten Güterzüge zwischen den betreffenden Uebergangsstationen — unter Weglassung aller nicht regelmässig kursirenden Bedarfs- usw. Züge —, ihre Fahrtdauer und Stationsaufenthalte ermittelt und das gewonnene Resultat in folgender Tabelle zusammengestellt.

km	Die Entfernung von: Strecke	Bahn	Zahl der Züge	wird mit Güterzügen durchfahren in Minuten: Minimum	Maximum	darunter sind Stationsaufenthalte: Minimum	Maximum
90	Frankfurt-Heidelberg	Main-Neckar	8	322	380	150	197
33	Heidelberg-Bruchsal*)	Badische Staatsbahn	8	60	167	—	99
15	Bruchsal-Bretten .		12	49	56	5	11
158	Bretten-Ulm . . .	Württemberg. Staatsbahn	9	612	970	182	531
264	Ulm-Simbach . .	Bayerische Staatsbahn	9	976	2877	344	2172

*) In Bruchsal ist Zugwechsel. Selbstverständlich darf von den kurzen Strecken Heidelberg-Bruchsal-Bretten kein Schluss auf die längeren Strecken gezogen werden.

Selbst ein flüchtiger Blick auf diese Tabelle zeigt, dass von schnellfahrenden Zügen unter den aufgeführten keine Rede sein kann, denn nach Abzug der Stationsaufenthalte ergeben sich für Minima und Maxima fast dieselben Ziffern als reine Fahrzeit. Der Schwerpunkt liegt also in den Stationsaufenthalten, deren Dauer durch lokale Interessen oder Rücksichten des Betriebs bedingt sein kann. Auf diese besonderen Umstände will ich jedoch nicht eingehen, sondern nur rein theoretisch die Mehrkosten berechnen, die ein Zug mit maximaler Fahrtdauer, gegenüber einem solchen mit minimaler Fahrtdauer der transportirenden Verwaltung an Zeitmiethe verursacht.

Nach § 12 des Vereins-Wagenübereinkommens hat die transportirende Verwaltung an Zeitmiethe für einen Güterwagen pro Tag 1 ℳ. zu vergüten; pro Stunde also $\frac{100}{24}$ ₰. Ein Zug von beispielsweise 100 Achsen kostet daher pro Stunde

$$\frac{100}{24} \cdot 50 = 2{,}08 \text{ ℳ},$$

vorausgesetzt, dass der Zug nur aus fremden Wagen bestünde. Das Verhältniss der beförderten fremden zu den eigenen Wagen ist bei den einzelnen Verwaltungen erklärlicherweise äusserst verschieden — bei der Main-Neckarbahn machen z. B. pro 1895 die fremden Wagen 81,7 % der beförderten Gesammtwagenzahl aus, während bei der Bayerischen und Württembergischen Staatsbahn nach den betreffenden Verwaltungsberichten von 1894/95 es nur 42,2 bezw. 41,4 % sind. Nimmt man daher dieses Verhältniss der beförderten fremden Wagen zur Gesammtwagenzahl nur zu 40 % an, so ergibt sich für einen Zug von obiger Stärke pro Stunde eine baare Ausgabe an Zeitmiethe von

$$\frac{100}{24} \cdot 50 \cdot 0{,}4 = 83^1/_3 \text{ ₰}.$$

Das sind an und für sich sehr bescheidene Zahlen, die aber sofort einen anderen Eindruck machen, wenn man bedenkt, dass ein solches Beispiel das ganze Jahr hindurch sich täglich wiederholt und dass die Fahrpläne eine grössere Anzahl von Zügen aufweisen. Rechnet man, unter Berücksichtigung der durch Sonntagsruhe usw. bedingten Ausfälle nur 300 Betriebstage im Jahr, so ergibt sich beispielsweise für den Zug der Strecke Ulm-Simbach mit grösster Fahrtdauer von 2 877 Minuten, gegenüber dem mit der kleinsten Fahrtdauer, ein jährlicher Mehraufwand allein an Zeitmiethe von 2 877 — 976 = 1 901 Minuten oder rund 31 Stunden; also

$$(31 \cdot 83^1/_3)\ 300 = 7\,750 \text{ ℳ}.$$

Zahlen beweisen, ich will daher das Beispiel noch weiter ausführen.

Die in der obigen Zusammenstellung erwähnten 9 Züge der Württembergischen Strecke Bretten-Ulm sind folgende:

Zug Nr.	Fahrtdauer in Minuten	gegenüber dem Minimum mehr Minuten	Mehr in ganzen Stunden
805	633	21	—
807	970	358	6
809	885	273	5
811	848	236	4
813	922	310	5
815	784	172	3
821	612	—	—
823	628	16	—
829	730	118	2
			25

Könnten alle diese 9 Züge die Strecke Bretten-Ulm in der kürzesten Zeit von 612 Minuten durchfahren, so würde das nur für die eine Richtung, bei einer durchschnittlichen Zugstärke von nur 100 Achsen, eine jährliche Ersparniss an Zeitmiethe von

$$(25 \cdot 83^1/_3)\ 300 = 6\,250 \text{ ℳ}$$

ausmachen.

Ich glaube, durch diese skizzenhaften Ausführungen gezeigt zu haben, in welchem ursächlichen Zusammenhang die Fahrpläne zur Wagenmiethe stehen und welch lohnende Beschäftigung Minutenreiterei beim Fahrplanmachen ist, sei es durch möglichste Kürzung der Stationsaufenthalte und Ueberfahren von Zwischenstationen, sei es durch Steigerung der Fahrgeschwindigkeit, da jede Stunde, um die es gelingt einen Zug früher auf einer Uebergangsstation anzubringen, eine jährliche Ersparniss an Zeitmiethe von durchschnittlich 250 ℳ. bedeutet.

Mit dem neuen Wagenübereinkommen, dass mit dem laufenden Jahre in Kraft getreten ist, werden sich die Verhältnisse allerdings etwas verschieben, da dasselbe in seinem § 9 Abs. 5 als rechnungsmässige Uebergabezeiten nur die Mittags- und Mitternachtsstunde (12. und 24. Stunde) gelten lässt. Dadurch ergibt sich aber erst recht die Nothwendigkeit, die Fahrpläne der Güterzüge den gegebenen Verhältnissen anzupassen, d. h. die Ankunft auf den Uebergangsstationen so einzurichten, dass die Züge möglichst vor der 12. Stunde (Mittag oder Mitternacht) übergeben werden können, da nicht mehr wie bisher nur für die laufende Stunde die Zeitmiethe zu vergüten ist, daher jeder Zug, der nur wenige Minuten nach der 12. Stunde zur Uebergabe gelangt, schon 12 . 250 = 3 000 ℳ. mehr an Zeitmiethe verschlingt, als er kosten würde, wenn er noch vor diesem Zeitpunkt zur Uebergabe gelangte.

II. Wie viel verdient der Güterwagen pro Jahr an Wagenmiethe?

Diese Frage ist in jüngster Zeit anlässlich eines zwischen den Schweizer Bahnen einerseits und den 4 Süddeutschen Grenzbahnen (Bayerische, Badische und Württembergische Staatsbahn und Reichseisenbahnen) andererseits schwebenden Streitfalles wieder aufgeworfen worden. Die Ursache des Streites ist die Frage, zu wessen Lasten die durch das Schweizerische Bundesgesetz vom 1. Januar 1891 über die Sonntagsruhe auf den Grenz- bezw. Uebergangsstationen aufgehaltenen Wagen stehen und die Entscheidung ist einem Schiedsgericht, dem Centralamt für den Internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr in Bern, übertragen.

In dieser Angelegenheit haben nun die Schweizer Bahnen das Verdienst eines Güterwagens auf 388 ℳ. pro Jahr, ohne die Verzögerungsgebühren, berechnet. Dabei muss vorausgeschickt werden, dass diese Summe nicht Reinverdienst ist, sondern nur das nominelle Reineinkommen, das dann erreicht würde, wenn auch für die auf der Heimathbahn zurückgelegten Läufe seitens der Wageneigenthümerinnen selbst die übereinkommensmässigen Miethzinse vergütet werden müssten; eine Voraussetzung, die im vorliegenden Fall ihre volle Berechtigung hat.

Zu beanstanden ist bei der Sache nur der Weg, auf welchem die Schweizer Bahnen und in der Folge auch die genannten 4 Grenzbahnen zu ihrem Resultat gelangen.

Es wurde zunächst ermittelt, wie viel Tage im Jahr ein Güterwagen ausser Dienst, bezw. im Dienst ist und von dieser Dienstzeit die Zahl der miethfreien Tage, sowie 12 Tage für Reparatur und 43 Tage Stilllager in verkehrsstiller Zeit abgezogen. Der schwache Punkt dieses Rechenexempels springt sofort in die Augen; denn bis auf die Zahl 365, die Zahl der Tage im Jahre, ist alles Schätzung.

Ich will daher versuchen, das Jahreseinkommen eines Güterwagens auf mehr rechnerischem Wege zu ermitteln, selbstverständlich wieder unter der obigen Voraussetzung, dass die übereinkommensgemässen Miethsätze auch seitens der Eigenthumsverwaltungen für ihre eigenen Wagen vergütet würden.

Zu dem Zweck will ich zunächst berechnen, wie hoch sich dieses Einkommen beläuft pro Kilometer, und zwar nur an Lauf- und Zeitmiethe, also unter Nichtberücksichtigung der Verzögerungsgebühr, die ja u. a. nicht in allen Verkehrsbeziehungen berechnet wird. Von diesem Einheitssatz aus ist es dann nicht schwer, das Jahreseinkommen zu berechnen, da über den von einem Wagen im Jahre durchschnittlich zurückgelegten Weg ja jede Statistik Auskunft gibt.

In der folgenden Tabelle sind, um diesen kilometrischen Einheitssatz zu ermitteln:

1. die von Württembergischen Güterwagen auf den bezeichneten fremden Bahnen zurückgelegten Kilometer und die für diese Läufe vereinbarten Miethbeträge und
2. die von fremden Güterwagen auf Württembergischer Bahn sowie die dafür verausgabten Miethbeträge

für das Rechnungsjahr 1895/96 zusammengestellt:

1895/96	zurückgelegte Kilometer	Anfall an Lauf- und Zeitmiethe für diese Läufe ℳ	pro durchlaufenes Kilometer ergibt sich eine Einnahme ₰
1.			
Badische Staatsbahn	10 297 451	239 179,39	2,3227
Bayerische „	9 170 861	183 842,99	2,0046
Reichsbahnen	976 476	24 778,49	2,5375
Hessische Ludwigsbahn	1 645 143	40 129,13	2,4392
Main-Neckarbahn	1 339 226	21 189,23	1,5822
Sächsische Staatsbahn	589 656	10 577,65	1,7939
Preussische „	6 408 553	117 725,91	1,8371
Oesterreich. „	307 469	6 777,05	2,2041
2.			
Württembergische Staatsbahn	57 553 789	1 257 255,68	2,1845
	88 288 624	1 901 455,52	2,1537

Mit jedem Kilometer, den ein Güterwagen zurücklegt, verdient er sich also 2,1537 ₰. (Es wäre zu wünschen, dass auch von anderer Seite solche Berechnungen angestellt würden und der Unterzeichnete wäre für gütige Mittheilung der gewonnenen Resultate äusserst dankbar.)

Die durchschnittliche Jahresleistung eines Güterwagens beträgt nun nach

der Vereinsstatistik Abschnitt D III Spalte 114 d			der Reichseisenbahn-Statistik Tabelle 18 Spalte 32		
1891	17 292 km	im Durchschnitt der 4 Jahre 16 749 km	1891/92	15 833 km	im Durchschnitt der 4 Jahre 15 475 km
1892	19 456 „		1892/93	15 194 „	
1893	16 739 „		1893/94	15 520 „	
1894	16 509 „		1894/95	15 354 „	

Multiplizirt man den oben ermittelten Einheitssatz mit dieser Jahresleistung, so ergibt sich

nach der Vereinsstatistik . . . 16 749 . 2,1537 = 360,72 ℳ
„ „ Reichseisenbahn-Statistik . . . . 15 495 . 2,1537 = 333,28 „

Unter Zugrundelegung der Sätze des Vereins-Wagenübereinkommens beläuft sich also das durchschnittliche Jahreseinkommen eines Güterwagens an reiner Wagenmiethe auf 347 ℳ

Stuttgart. M. Höltzel.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Das vom 1. April d. J. ab gültige **Vereins-Wagenübereinkommen** ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins herausgegeben worden und zur Vertheilung gelangt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Hannover. Am 1. d. Mts. ist die an der Linie Lage-Hameln belegene Haltestelle Bega auch für den Güterverkehr eröffnet worden (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover in Nr. 102 Jahrg. 1896 d. Ztg. Inser.-Nr. 2543).

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Rákos-Predeal, zwischen den Stationen Balázsfalva und Mikeszásza, von ersterer 10, von letzterer 7 km entfernt gelegene Ausweiche Hosszú-Aszó, welche gegenwärtig nur für den Personen- und Gepäckverkehr dient, wird am 2. d. Mts. auch für den Wagenladungsfrachtgut-Verkehr eröffnet werden.

Bezeichnung von Stationen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die Schreibart des Namens der an der Linie Püspök-Ladány-Debreczen Mármaros-Sziget gelegenen Station Mármaros-Sziget ist in Máramaros-Sziget abgeändert bezw. richtig gestellt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5066 vom 23. Dezember 1896 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 29. Dezember 1896).

Nr. 5076 vom 21. Dezember 1896 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Radreifenbruch-Statistik für das Rechnungsjahr 1894 (abgesandt am 30. Dezember 1896).

Nr. 5105 vom 24. Dezember 1896 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 29. Dezember 1896).

Nr. 5111 vom 29. Dezember 1896 an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 31. Dezember 1896).

Nr. 5143 vom 29. Dezember 1896 an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Firmenänderung der Warstein-Lippstadter Eisenbahn (abgesandt am 31. Dezember 1896).

Aus dem Deutschen Reich.

Dem Preussischen Abgeordnetenhause

ist der unter dem 4. Mai 1896 mit dem Grossherzogthum Oldenburg abgeschlossene Staatsvertrag wegen Herstellung einer Eisenbahn von Lohne nach Hesepe (Bramsche) oder einem anderen geeigneten Punkte der Eisenbahn von Osnabrück nach Quakenbrück nebst der zugehörigen Denkschrift zur verfassungsmässigen Beschlussnahme zugegangen.

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 28. Dezember v. J. ist die 10,91 km lange Strecke von Neuenmarkt-Wirsberg bis Berneck (Theilstrecke der 13,05 km langen Lokalbahn Neuenmarkt-Goldmühl) mit den Haltestellen Himmelkron (ab Neuenmarkt 4,77 km), Lanzendorf (6,80 km) und Berneck (10,91 km) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die nach den Normen für die Nebeneisenbahnen Bayerns erbaute Lokalbahn-Theilstrecke ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben.

Der kleinste Bogenhalbmesser der Theilstrecke beträgt 200 m, wesshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4,5 m festem Radstande verkehren können.

Ebenso können auf die Lokalbahnstrecke Wagen mit mehr als 10 000 kg Bruttolast per Achse nicht übergehen.

Die Haltestellen Himmelkron, Lanzendorf und Berneck sind für Güterabfertigung eingerichtet.

Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Lokalbahnverkehre erfolgt in der Anschlussstation Neuenmarkt-Wirsberg an den dortigen Schaltern, in den übrigen Verkehrsstellen am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Die Betriebsleitung hat ihren Sitz in der Haltestelle Berneck und ist bis auf weiteres der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in München unmittelbar unterstellt.

Bühlerthalbahn. Am 28. Dezember 1896 ist die 6,0 km lange vollspurige Nebenbahn Bühl-Bühlerthal-Oberthal (Bühlerthalbahn) mit den Stationen Bühl, Kappelwindeck, Altschweier, Bühlerthal und Oberthal für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Die Haltestellen Kappelwindeck und Altschweier bleiben bis auf weiteres noch vom Verkehr ausgeschlossen. Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine feste Stirnrampe erforderlich ist, werden zur Beförderung nicht angenommen.

Die Betriebsleitung erfolgt durch die Betriebsabtheilung Karlsruhe der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co. in Stettin.

Schmalspurbahn Rosenberg O/S.-Landsberg. Die dem Kreise Rosenberg gehörige 18 km lange Schmalspurbahn Rosenberg O/S.-Landsberg mit den Stationen Rosenberg, Boroschau, Koselwitz, Paulsdorf, Wienskowitz und Landsberg O/S. ist für den Personen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet worden. Spurweite 0,75 m.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Der an der Bahnstrecke Königszelt-Nieder-Salzbrunn zwischen Königszelt und Freiburg i/Schl. gelegene Haltepunkt Zirlau ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden. — Die an der Strecke Königszelt-Liegnitz zwischen Ober-Streit und Gross-Rosen gelegene Anschlussstelle Gutschdorf ist in den Gruppen-

tarif II (Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) und in die Wechseltarife mit den Preussischen Staatsbahnen sowie mit der Oldenburgischen Staatsbahn als selbstständige Tarifstation, jedoch nur für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Zuckersiederei, einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. Februar d. J. werden an der Bahnstrecke Wissen-Morsbach zum Aus- und Einsteigen von Personen die Haltepunkte Niederstenhof, Burg Volperhausen und Rein eröffnet werden. Die Fahrkartenausgabe daselbst erfolgt durch die Zugführer und erstreckt sich nicht auf Stationen über Wissen hinaus.

Direktionsbezirk Hannover. Am 1. d. Mts. ist die an der Neubaulinie Lage-Hameln belegene Haltestelle Bega auch für den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr sowie für die Beförderung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen (unter Ausschluss von Sprengstoffsendungen) eröffnet worden.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg wird am 7. d. Mts. der Fischereihafen in Nordenham dem Betriebe übergeben und gleichzeitig auf dieser Station für sämmtliche daselbst seitens der Deutschen Dampffischereigesellschaft Nordsee zur Aufgabe kommenden oder an diese Gesellschaft gerichteten Sendungen eine besondere Güterabfertigungsstelle mit der Bezeichnung Nordenham (Fischereihafen) eingerichtet. Die Abfertigungsbefugnisse dieser Dienststelle erstrecken sich auf Eil- und Frachtstückgüter sowie Güter in Wagenladungen. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Preussische Staatseisenbahnen.

Einstellung von Privat-Güterwagen. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 20. Dezember 1896 an die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

Bei der Einstellung von Privat-Güterwagen in den Wagenpark der Preussischen Staatsbahnen wird bezüglich der technischen Prüfung der Bauart der Wagen bisher von den Königlichen Eisenbahndirektionen verschieden verfahren. Während einzelne Eisenbahndirektionen die betreffenden Entwürfe hierher zur Genehmigung vorlegen, haben andere Eisenbahndirektionen dieselben selbständig geprüft und genehmigt. Ich nehme hieraus Veranlassung, die Königlichen Eisenbahndirektionen darauf hinzuweisen, dass in gleicher Weise wie bei den eigenen Wagen, deren Bauart meiner Genehmigung unterliegt, auch bei den einzustellenden Privatwagen zu verfahren ist. Es sind demnach alle Entwürfe für einzustellende Privat-Güterwagen nach vorheriger Prüfung durch die Königliche Eisenbahndirektion, in deren Park der Wagen eingestellt werden soll, mir zur Genehmigung vorzulegen. Hiervon ausgenommen sind nur diejenigen Entwürfe, welche mit einem von mir bereits genehmigten Entwurfe übereinstimmen.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Am 29. Dezember 1896 hat eine Sitzung des Aufsichtsraths stattgefunden, auf deren Tagesordnung die Umwandlung der 4 % Prioritäten in 3 % stand, die im Prinzip sowohl von dem Aufsichtsrath, als von den beiden betheiligten Regierungen schon früher genehmigt worden war. Während der Aufsichtsrath für die Durchführung der Konversion der noch in Höhe von ungefähr 2 600 000 ℳ. im Umlauf befindlichen 4 % Prioritäten in 3 % zum 1. d. Mts. eintrat, lehnten die Vertreter beider Regierungen die Umwandlung zu diesem Zeitpunkte ab, einmal, weil sie den Geldmarkt nicht günstig fanden, sodann, weil die vorliegenden Offerten betreffs Uebernahme der Konvertirung zu niedrig seien. Die Konvertirung kann demnach frühestens am 1. Juli d. J. zum 1. Januar 1898 erfolgen.

Rathenow-Neustadt a. D.

Der Kreistag des Kreises Kyritz hat die Betheiligung des Kreises mit 50 000 ℳ. an dem Bau einer Nebenbahn von Rathenow nach Neustadt a. D. beschlossen.

Bergisch-Märkische und Düsseldorf-Elberfelder 4, 4,5 und 5 % Eisenbahn-Schuldverschreibungen.

Von amtlicher Seite wird darauf verwiesen, dass von den genannten Schuldverschreibungen, obwohl sie seit mehreren Jahren zur Rückzahlung gekündigt sind, eine erhebliche Zahl nicht eingereicht ist, wodurch den Besitzern je länger je mehr Zinsverluste entstehen. Die Thatsache, dass trotz wiederholter Aufforderung die Einreichung noch immer unterblieben ist, wird darauf zurückgeführt, dass die Besitzer die Zinsscheine an Dritte geben, anstatt sie an die Einlösungsstelle zu senden, die ihrerseits dann Gelegenheit erhalten würde, die Besitzer zur Einreichung ihrer Stücke zu veranlassen. Es wird deshalb wiederholt aufgefordert, die Schuldverschreibungen zur Empfangnahme des Gegenwerths bei der Eisenbahn-Hauptkasse in Elberfeld einzureichen.

Bestellung eines ständigen Kommissars für die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts.

Als ständiger Kommissar für die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über die am 16. Dezember 1896 konzessionirten Eisenbahnen von Beckum nach Lippstadt, von Soest über Belecke nach Brilon und von Beckum-Ennigerloh nach Warendorf im Sinne des § 46 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 ist der Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion zu Münster i. W. bestellt worden.

Kleinbahnen.

Kleinbahnen der Provinz Hannover. In der Sitzung des Provinzialausschusses wurden an Darlehen aus der Kleinbahnanleihe bewilligt 39 000 ℳ. an 9 Gemeinden des Kreises Stolzenau und 46 000 ℳ. an die Stadt Wunstorf zum Bau der Steinhudermeer Kleinbahn, zum Bau der Gartethalbahn an die Stadt Göttingen und 27 000 ℳ. an 6 Landgemeinden; auch wurde die Vornahme der Vorarbeiten für eine Kleinbahn von Bramsche über Engter nach Kalkriese genehmigt.

Projekte. Der Kreistag des Kreises Osterode a. H. hat in seiner Sitzung vom 19. Dezember 1896 den Bau einer Kleinbahn Osterode-Kreiensen beschlossen. Von Seiten des Kreisdirektors des Braunschweigischen Kreises Gandersheim wurde der Vorschlag genehmigt, die Bahn nicht in Kreiensen, sondern in Gandersheim einmünden zu lassen, und es wurde in diesem Sinne der Beschluss ergänzt. Die Bahn wird eine Spurweite von 75 cm bekommen und unter Regie des Kreises gestellt. In derselben Sitzung wurde als Vorsitzender der Eisenbahnkommission, der fortan die Verwaltung des Baues und Betriebes obliegt, der Landrath, Geheimrath Rottländer in Osterode a. H. gewählt. Der Kommission wurde die Ermächtigung ertheilt, bei der Provinzialverwaltung nach Maassgabe der vom Provinziallandtag festgesetzten Bedingungen eine Anleihe bis zum Betrage von 1 310 000 ℳ. aufzunehmen.

Verwendung gebrauchter Schienen. Neuerdings wird von einigen im Bau begriffenen Kleinbahnen im Interesse der Solidität der Bauausführung gewünscht, an Stelle leichter neuer Schienen gebrauchte Schienen von schwererem Gewicht, insbesondere solche im Gewichte von 24 kg auf das Meter zu verwenden. Um gegebenen Falls Anträgen auf Ueberlassung von Materialien dieser Art entsprechen zu können, sind diejenigen Eisenbahndirektionen, aus deren Bezirken Wünsche dieser Art hervorgetreten sind, beauftragt worden, festzustellen, ob Schienen der gedachten Arten verfügbar sind oder in naher Zeit werden und wie hoch sich der Preis dieser Materialien zur Zeit unter Berücksichtigung der Marktverhältnisse stellen würde.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. In der letzten Sitzung der städtischen Verkehrsdeputation wurde der Entwurf eines Vertrags zwischen der Stadtgemeinde Berlin und der Direktion der Gesellschaft wegen Umwandelung des Betriebs in einen elektrischen mit 9 gegen 6 Stimmen angenommen. Der Vertragsentwurf wird demnächst dem Magistratskollegium zur Genehmigung unterbreitet werden.

Berlin-Charlottenburger Strassenbahn. Auf der Tagesordnung der am 13. d. Mts. stattfindenden ausserordentlichen Generalversammlung steht als einziger Gegenstand die Beschlussfassung über die Ausgabe von 2 000 000 ℳ. Obligationen. Anscheinend hängt die Beschaffung neuer Mittel mit der Einführung des elektrischen Betriebs zusammen.

Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahn. In der am 30. Dezember 1896 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung theilte die Verwaltung mit, dass der Verkehr auf den bisher fertig gestellten Linien sich in befriedigender Weise entwickelt habe. Im Laufe des Jahres wurden die Linien, welche die Städte Bochum-Gelsenkirchen und die dazwischen liegenden Ortschaften verbinden, in einer Länge von zusammen 37 km, dem Betriebe übergeben. Die Fertigstellung der noch ausstehenden Linien mit einer Gesammtlänge von etwa 20 km wird im Laufe dieses Jahres erfolgen.

Auslegen von Anzeigebüchern oder Eisenbahnzeitungen in den Schnellzügen.

Der Firma Richard Rosalowsky in Berlin W., Mohrenstrasse 60, ist vom 1. d. Mts. ab das ausschliessliche Recht eingeräumt worden, in sämmtlichen Wagen I., II. und III. Klasse

sowie in den Schlafwagen — jedoch nicht in den in fremdem Eigenthum stehenden Speisewagen —, soweit sie fahrplanmässig in den nicht für fremde Rechnung gefahrenen Schnellzügen, wozu auch D-Züge rechnen, und auf Preussischen Strecken laufen, Anzeigebücher oder auch Eisenbahnzeitungen auszulegen.

Dortmund-Emskanal.

Die Bauarbeiten am Dortmund-Emskanal sind so weit gefördert, dass die Vollendung des Kanals gegen Ende des laufenden Jahres erwartet werden kann. An Erdarbeiten sind noch 2 250 000 cbm Boden zu bewegen; ferner steht die Vollendung der 5 Emswehre und der 20 Schleusen noch aus, die aber zum grössten Theile bereits weit vorgeschritten sind, so dass bei 16 Schleusen nur noch die Thore eingebaut werden müssen. In Emden wird zur Zeit ein 440 m langer Hafenkai ausgeführt, der mit Schuppen, Krahnen und Eisenbahngeleisen ausgestattet wird. Für den Bau des Kanals sind bisher zusammen 51 328 000 *M.* verausgabt worden.

Aus der Schweiz.

Jungfraubahn.

Am 12. Dezember 1896 tagte in Zürich die wissenschaftliche Kommission der Jungfraubahn. Aus ihren Verhandlungen ist folgendes zu entnehmen:

Die Arbeiten auf der ersten Sektion beschränkten sich im Jahre 1896 auf den Unterbau und konnten infolge der schlechten Witterung nicht zu Ende geführt werden. Sie sind zu etwa $^2/_3$ fertiggestellt.

Aus dem gleichen Grunde konnten auch die Vermessungsarbeiten nicht nach Wunsch gefördert werden. In diesem Jahre beabsichtigt man zur rascheren Förderung derselben eine Anzahl Hilfswege zu erstellen. Die Herren Professor Becker, Professor Golliez und Oberingenieur Hennings wurden mit der Aufstellung eines genauen Programms für die Vermessungsarbeiten beauftragt.

Die Trasse für die Sektion vom Tunnelportal bis zur Station Grindelwaldblick soll endgültig festgestellt sein. Letztere kommt gegenüber der früher angenommenen Lage (siehe Nr. 68, S. 615, Jahrg. 1896 d. Ztg.) um 704 m weiter gegen Grindelwald zu und um 179 m höher zu liegen, also 1 650 m vom Tunnelportale entfernt und 2 828 m über dem Meere. Die Inangriffnahme des grossen Tunnels am Hauptportal sowohl, als an der künftigen Grindelwaldblickstation, sowie an 2—3 weiteren Zwischenpunkten, soll in diesem Jahre, sobald die Witterung es erlaubt, erfolgen. Dieselbe muss zunächst von Hand geschehen. Auf den Monat September d. J. hofft man dann die maschinelle Installation und die elektrische Kraftleistung für den weiteren Vortrieb des Tunnels bereit zu haben.

Aus dem Bericht des Bahnarztes ist zu entnehmen, dass bei den Untersuchungen der Arbeiter an der ersten Sektion in keinem Falle irgend eine infolge der Arbeit in jener Höhe entstandene ungünstige Veränderung des Gesundheitszustandes nachgewiesen werden konnte. Diese erste Sektion liegt allerdings in der verhältnissmässig geringen Höhe von 2 060—2 300 m über dem Meere.

Auf die Ausschreibung des internationalen Wettbewerbs (siehe Nr. 22, S. 202, Jahrg. 1896 d. Ztg.) waren 155 Anfragen erfolgt. Eingelaufen sind 48 Arbeiten, von denen 16 preisgekrönt wurden und zwar:

Nr.	Preisträger	Frcs.
1.	Ingenieur E. Strub in Interlaken für ein neues Zahnstangensystem	5 000 Frcs.
2.	C. Wüst-Kunz in Seebach und L. Thormann in Zürich, beide Ingenieure in der Maschinenfabrik Oerlikon: Vorschläge für den Tunnelbau, elektrische Einrichtungen, Aufzug und Rollmaterial	4 000 „
3.	Brown, Boverin & Cie. in Baden, in Verbindung mit Escher, Wyss & Cie. in Zürich und Theodor Bell & Cie. in Kriens (Kt. Luzern): Kraftstation und elektrische Einrichtungen	4 000 „
4.	Aktiengesellschaft vormals J. J. Rieter & Cie. in Winterthur: Hydraulische Anlage	2 500 „
5.	Société de l'Industrie éléctrique Genf: Elektrische Einrichtungen und Rollmaterial	2 200 „
6.	Lokomotivfabrik Winterthur in Gemeinschaft mit Ingenieur Roman Abt in Luzern und der Industriegesellschaft Neuhausen: Rollmaterial und Oberbau	2 000 „
7.	Professor Franz Kreuter in München: Tunnelbau	1 500 „
8.	Ingenieur Rudolf Meier in Mülheim a/Ruhr: Tunnelbau	1 500 „
	Vortrag	22 700 Frcs.
	Uebertrag	22 700 Frcs.
9.	Civilingenieur Emil Kiebitz, Magdeburg: Aufzug und Rollmaterial	1 300 „
10.	Ingenieur Alexander Koller in Apples (Waadt): Tunnelbau	1 000 „
11.	Ingenieur A. Boissonnas, Genf: Elektrische Einrichtungen und Rollmaterial	1 000 „
12.	Ingenieur Max Halder, Pittsburg: Elektrische Einrichtungen	800 „
13.	Baurath Krebs, Triso: Aufzug	600 „
14.	Ingenieur Joseph Bernays, London: Aufzug	600 „
15.	Ingenieur G. Dietrich, Hanau: Aufzug	500 „
16.	Oberingenieur Paulsen, Dessau: Tunnelbau	500 „
	Ausserdem wurden angekauft die Arbeiten von:	
	K. A. Sohm, Architekt, Mannheim: Hochbau	400 „
	Peter Tappolet, Zürich: Hochbau	300 „
	Ingenieur Edouard Cucchiemi in Linththal: Tunnelbau	300 „
	zusammen	30 000 Frcs.

Das prämiirte neue Zahnstangensystem von Ingenieur Strub in Interlaken (jetzt Direktor der Jungfraubahn in Zürich) wird bei der Jungfraubahn zur Verwendung kommen. Ueber dasselbe vernimmt man folgendes: Die neue Zahnstange hat Laufschienenprofil mit konischem Kopf, der die Anwendung von Bremszangen gestattet, wie solche bereits an der Stanserhornbahn (Drahtseilbahn mit 60 % Steigung) zur Verwendung kamen. Diese Bremszangen machen auch das Aufsteigen des Zahnrades auf die Zahnstange unmöglich und bilden zugleich eine Sicherung gegen Winddruck und Entgleisung. Das Ausarbeiten der Zähne geschieht durch Sägen und Fraisen. Die Anwendung der Zangen lässt grössere Steigungen zu als die übrigen Zahnstangensysteme mit vertikalem Zahneingriff. Sie besteht nur aus einem Stück, lässt sich leicht kurven, ist umwendbar und besitzt das gleiche Kleineisenzeug wie die Laufschienen. Das Profil gestattet bei den Stössen die Anwendung von Winkellaschen und damit eine solidere Stossverbindung als bei anderen Systemen. Der Zahngrund soll nicht geradlinig, sondern keilförmig gebildet werden und bezweckt leichtes Wegsprengen des Eises bei dessen Berührung mit den Zahnköpfen der Zahnräder. Diese neue Zahnstange erfordert auch eine neue Weichenkonstruktion, die ein ungehindertes Passiren der Bremszangen gestattet. Das Meter Zahnstange soll 34 kg und der Oberbau komplet 120 kg für das laufende Meter wiegen.

Langenthal-Huttwil.

Der Verwaltungsrath der Bahn Langenthal-Huttwil hat an Stelle des als Nachfolger des verstorbenen Bernischen Baudirektors Marti in den Regierungsrath gewählten bisherigen Direktors Ingenieur Morgenthaler zum Direktor ernannt den Ingenieur Egli, zur Zeit Direktor der Appenzeller Bahn in Herisau.

Schweizerische Südostbahn.

Der Betriebsdirektor der Schweizerischen Südostbahn, Ingenieur E. Auer, ist zum Betriebsdirektor der Franco-Algerischen Bahnen berufen worden. Die Franco-Algerischen Bahnen haben eine Ausdehnung von 650 km. Der Sitz der Gesellschaft ist in Paris.

Jura-Simplonbahn.

Am 13. Dezember 1896 fand zwischen den Stationen Chénens und Villaz St. Pierre der Linie Bern-Lausanne beinahe ein Zusammenstoss zweier Schnellzüge statt. Dieselben haben um 3 Uhr 49 Minuten Nachmittags Kreuzung in Chénens. Der von Lausanne kommende Zug soll nach dem Fahrplan zuerst auf der Station anlangen und dort halten, um den von Bern kommenden Zug kreuzen und durchfahren zu lassen. Am genannten Tage kam der letztere Zug zuerst auf der Station an, fuhr aber, statt den Zug von Lausanne abzuwarten, ohne Anhalt und in rascher Fahrt durch. Der Führer beschäftigte sich mit der Feuerung und bemerkte weder die vom Weichenwärter gemachten Haltesignale noch den herannahenden anderen Zug. Glücklicherweise hatte der Lausanner Zug, angesichts des geschlossenen Stationsabschlusssignals, seine Fahrt verlangsamt, so dass er bei Insichtkommen des Berner Zuges rasch halten, Gegendampf geben und rückwärts fahren konnte. Unterdessen wurde auch das Zugpersonal des die Station überfahrenden Zuges den Irrthum des Führers gewahr. Ein Kondukteur zog die Nothbremse und so war es möglich den Zusammenstoss der beiden Züge noch im letzten Moment zu verhüten. Der Berner Zug hielt auf eine Entfernung von wenigen Metern vor dem anderen an.

Simplondurchstich.

Am 21. Dezember 1896 haben der Schweizerische Nationalrath und der Italienische Senat dem seinerzeit zwischen der Schweiz und Italien vereinbarten Staatsvertrage über den Simplondurchstich die Genehmigung ertheilt. Von seiten des

Schweizerischen Ständerathes und der Italienischen Kammer war dies schon früher geschehen, so dass der Vertrag nunmehr perfekt ist. Der Austausch der Ratifikationen wird unmittelbar nach Leistung des Finanzausweises durch die Jura-Simplonbahn über den Tunnelbau erfolgen können.

In beiden Schweizerischen Räthen wurde der Vertrag einstimmig genehmigt, obwohl die Schweiz für den Simplondurchstich Lasten übernimmt, die zu den Opfern Italiens in keinem Verhältniss stehen. Dafür wird sie auch einst mit um so grösserer Genugthuung auf das vollendete, grossentheils aus eigener Kraft ausgeführte Werk blicken dürfen.

Von seiten des Chefs vom Eisenbahndepartement, Bundesrath Zemp, wurde besonders hervorgehoben, wie das von der Jura-Simplonbahn ausgearbeitete Projekt für den Simplondurchstich von allen Fachleuten als ein überaus glückliches bezeichnet werde, und dass für die Ausführung ein à forfait-Vertrag mit einer Baugesellschaft abgeschlossen sei, die die grösstmöglichste Garantie bietet. Werde der Staatsvertrag genehmigt, so werde schon in nächster Zeit an die Ausführung des Werkes geschritten werden können. Demnach dürften die in Nr. 94, S. 856, Jahrg. 1896 d. Ztg. ausgesprochenen Befürchtungen, es werde der Jura-Simplonbahn infolge Annahme des Rechnungsgesetzes für die Schweizerischen Eisenbahnen schwer fallen, in nächster Zeit das nöthige Kapital für den Bau des Simplontunnels zu erhalten, doch nicht ganz zutreffend sein.

Aus Italien.

Mittelmeernetz und Adriatisches Netz.

Der Verwaltungsrath der Mittelmeerbahngesellschaft bestimmte die Summe von 625 000 L. und der Verwaltungsrath des Adriatischen Netzes die Summe von 790 000 L. zu Gehaltsaufbesserungen und Gratifikationen für das Jahr 1897.

Die Mittelmeerbahn hat folgende grössere Bauprojekte der Regierung zur Genehmigung vorgelegt:

Vergrösserung der Station Salerno und Erweiterung der dortigen Geleisanlagen: Kostenvoranschlag 513 000 L. Diese Arbeiten wurden durch die Einmündung der Bahn Salerno-S Severino und durch die Eröffnung der ganzen Linie Battipaglia-Reggio Calabria nöthig gemacht;

Bau von Verbindungsgeleisen zwischen den Stationen Spezia-Valdellora und dem neu errichteten Ladeplatze im Hafen von Spezia: Kostenvoranschlag 430 000 L.;

Ueberbrückung der Linie Turin-Mailand, um die Fahrstrasse über den Simplon immer passirbar zu erhalten.

Nachdem auch im heurigen Herbste von allen Seiten Klagen über den Wagenmangel im Hafen von Genua bei der Regierung erhoben wurden, und nachdem die Mittelmeerbahn wiederholt an kompetenter Stelle remonstrirt hat, erklärte sich die Regierung nun endlich bereit, die Summe für die Anschaffung von 500–600 Güterwagen zu bewilligen; diese Wagen sollen besonders für den Verkehr von Genua bestimmt werden.

Bahn von Cuneo nach Ventimiglia.

Die Konstruktion und Vollendung dieser schon seit einer Reihe von Jahren im Bau befindlichen Linie wurden wesentlich durch die Schwierigkeiten verzögert, welche die Durchbohrung des Colle di Tenda mit sich brachte. Man war genöthigt, die Arbeiten für den Bau des etwa 8 100 m langen Tunnels durch den Colle von Tenda zu unterbrechen, da man Schlamm- und Sandquellen durchschnitten hatte, welche grosse Quantitäten dieser Materien auswarfen und deren Eruptionsstellen fortwährend wechselten, und welcher man nur nach schwierigen und langwierigen Arbeiten, welche an die Technik ziemlich bedeutende Anforderungen stellten, Herr werden konnte. Von der Bahn Cuneo-Ventimiglia ist bereits die Linie Cuneo-Limone dem Betrieb übergeben; der Tunnel durch den Colle di Tenda liegt an der Strecke Limone-Vievola, und über den Stand der Arbeiten in diesem Tunnel am 31. Oktober 1896 ist folgendes zu berichten:

Gesammtlänge des Tunnels 8 100 m, obere Bohrung 5 373 m, untere Bohrung 5 056 m, Calotte 4 775 m, rechtes Widerlager 4 421 m, linkes 4 401 m, Gesammtprofil 4 400 m.

Mauerung: Calotte 4 735 m, rechtes Widerlager 4 475 m, linkes 4 401 m, Wasserleitung 4 187 m, rechter Gehsteig 4 160 m, linker 4 312 m.

Da die Bohrung etwa 5 m und die Ausmauerung etwa 4 m für Tag fortschreitet, so kann, wenn keine neuen Schwierigkeiten hindernd entgegentreten sollten, der Tunnel in beiläufig zwei Jahren fertiggestellt sein, und es würden dann sofort die Arbeiten für den Bau der Reststrecke Vievola-Ventimiglia in Angriff genommen und mit grösster Raschheit ausgeführt werden. Die Linie hat grosse strategische Bedeutung und würde zugleich auch die kürzeste Verbindung zwischen Mittel-Piemont und der Französischen Riviera und Marseille bilden, es kann deshalb auf einen ziemlich bedeutenden Verkehr gerechnet werden

Stand der Bauarbeiten der Linien Rocchetta Melfi-Potenza und Sulmona-Isernia.

Auf der Strecke Rionero-Potenza, nach deren Fertigstellung die ganze Linie Rocchetta Melfi-Potenza, welche eine neue Verbindung der Linien der Mediterranea und Adriatica mit dem südlichsten Theil Italiens bilden wird, eröffnet werden kann, schreiten die Arbeiten rüstig vorwärts. Von den Erdarbeiten sind 85 % und von den Mauer- und Steinarbeiten 88 % beendet; auf der Strecke befinden sich 147 Kunstbauten (Brücken, Viadukte usw.), von welchen 83 bereits fertiggestellt sind, 59 sich im Bau befinden, und nur noch 5 in Angriff zu nehmen sind; die Strecke weist 12 Tunnels auf, von denen 5 mit einer Gesammtlänge von + 100 m beendet sind; und von den übrigen 7 mit einer Länge von 6 018 m sind bereits 5 535 m ausgeführt worden; die Strecke dürfte also in nächster Zeit dem Betrieb übergeben werden können.

Noch weiter fortgeschritten sind die Arbeiten auf der Strecke Cansano-Isernia der Linie Sulmona-Isernia, welche quer durch die pittoresken Abruzzen führt, und die Provinzen Aquila, Chieti und Campobasso verbindet; von den Gesammtarbeiten sind bereits 97 % fertiggestellt; von den 345 grösseren und kleineren Kunstbauten sind 318 beendet, 22 im Bau und nur 5 kleinere noch nicht begonnen; die zahlreichen Tunnels sind alle beendet

Sowohl die Linie Rocchetta Melfi-Potenza als auch die Linie Sulmona-Isernia werden von der Rete Adriatica betrieben werden.

Sizilisches Netz: Generalversammlung.

Am 30. November d. J. fand in Rom die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre statt, welche über die Ergebnisse des Betriebsjahres 1895/96 zu berathen hatte. Die Länge des Netzes am Schlusse des Betriebsjahres 1895/96 belief sich auf 1 100 km (616 Hauptnetz und 484 Nebennetz). Die Bruttoeinnahmen des Haupt- und Nebennetzes betrugen 10 017 475,38 L. mit einem Plus von 555 548,42 L. gegenüber dem Betriebe 1894/95; zu diesen Einnahmen kommen noch 3 673 506,08 L. als staatliche Subvention für Benutzung des Betriebsmaterials und des Materials für den Dienst über die Meerenge von Messina, und 229 097,14 L. für gegen Vergütung der Kosten gemachte Arbeiten, so dass sich eine Gesammteinnahme von 14 662 456,46 L. ergibt, mit einer Gesammtmehreinnahme von 1 403 356,44 L. gegenüber dem Vorjahre.

Die allgemeinen Verwaltungs- und Betriebsausgaben beliefen sich auf 9 391 404,70 L., im Vergleiche zum Vorjahre stiegen sie um 704 040,96 L.; dazu müssen noch gerechnet werden: 2 146 125,64 L. als dem Staate geschuldeter Antheil, 1 480 482,25 L. als in die Fonds für Bahnerhaltung und Vermehrung des Roll- und Betriebsmaterials einzuzahlender Antheil und 184 779,78 L. für verschiedene Passivkontos, es ergibt sich mithin eine Gesammtsumme der Ausgabe von 13 202 791,34 L. und somit ein Reingewinn von 1 459 665,12 L., mit einer Vermehrung von 10 381 L. gegen das vorige Betriebsjahr.

Von dieser Reineinnahme muss $^1/_{20}$ in den ordentlichen Reservefonds gezahlt werden; an die Aktionäre wurde im Laufe des Jahres bereits eine Dividende von 5 % (750 000 L.) in Akontozahlung gegeben; es verblieben also noch disponibel 579 642,51 L.; man beschloss eine weitere Dividende von 2 % (300 000 L.) an die Aktionäre zu zahlen, den ausserordentlichen Reservefonds mit 250 000 L. zu bedenken und 29 642,51 L. auf neue Rechnung zu schreiben.

Die Generalversammlung beschloss ferner vom 1. Oktober 1897 an 10 000 Aktien (5 000 000 L.) durch 70 Jahresziehungen zurückzuzahlen, diese Aktien wurden seinerzeit zur Ermöglichung der Konstruktion neuer Linien ausgegeben; zur Amortisirung ist die Subvention von jährlich 20 500 L., welche der Staat pro Kilometer für Bau und Betrieb dieser neuen Linien der Gesellschaft zahlt, bestimmt.

Ueberfuhr über die Meerenge von Messina.

Um den Verkehr zwischen dem Kontinente und Sizilien möglichst zu fördern, wurden zur Ueberfuhr ganzer Eisenbahnzüge über die Meerenge von Messina Ferryboats nach Amerikanischem System in Bau gegeben. Nachdem diese Ferryboats in nächster Zeit übergeben werden, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die für den Dienst dieser Boote nöthigen Anlagen im Hafen von Reggio Calabria und Messina besichtigt, den Bau von neuen Verbindungsgeleisen verfügt, und persönlich alle Anordnungen getroffen, um den guten Dienst der Ferryboats zu sichern.

Eisenbahn um den Aetna (Ferrovia Circumetnea).

Nach Begehung und Untersuchung seitens der Regierungskommission wurde am 25. November d. J die Theilstrecke Giarre-Riposto der Ferrovia Circumetnea für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eröffnet; mit dieser Strecke ist der Eisenbahnring um den Aetna geschlossen; die Circumetnea geht durch einen reichen, fruchtbaren Landstrich mit er-

giebigen Schwefelgruben, und es ist zu hoffen, dass diese Bahn auch das Ihrige beitragen wird, den natürlichen Reichthum der Gegend zur Ausnutzung zu bringen.

Königliche Gesellschaft für die Sardinischen Eisenbahnen.

In den letzten Tagen des Novembers d. J. fand in Rom eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Königlichen Gesellschaft für die Sardinischen Eisenbahnen statt, welche beschloss, dass diese Gesellschaft an Stelle der Gesellschaft für die Nebenbahnen Sardiniens die Konzession zum Bau und Betriebe der Linie Iglesias-Monteponi übernehmen sollte. Sobald die in diesem Sinne abgeschlossene Konvention von der Regierung genehmigt sein wird, wird der Bau in Angriff genommen. Die neue Linie, welche die Fortsetzung der Bahn Cagliari-Iglesias bildet, würde in Monteponi den Mittelpunkt des grossen Sardinischen Bergwerkbezirkes, welcher eines bedeutenden Aufschwunges fähig ist, erreichen, und es erscheint deren Rentabilität somit gesichert.

Projekt einer Bahn von Brescia nach Trient durch die Val Sabbia und das Thal des Chiese.

Die zum Studium und für die Vorarbeiten des Projektes einer Bahn von Brescia nach Trient durch die Val Sabbia bereits vor Jahren eingesetzte Kommission hat jüngst in Brescia eine Sitzung abgehalten, an der die Vertreter aller betheiligten Bezirke, sowohl Italienischer als auch Oesterreichischerseits beiwohnten. Die Kommission wurde beauftragt, die statistischen Daten über den für diese Bahn zu gewinnenden Verkehr zu sammeln, die Vorarbeiten zur Verfassung des technischen Projektes in Angriff zu nehmen und alle interessirten Kreise zur Theilnahme und Unterstützung heranzuziehen.

Englisch-Ostindische Post.

Bevor die Englisch-Ostindische Post über Italien ging, betrug die Transportfrist zwischen London und Ostindien beiläufig drei Wochen. Als vor 26 Jahren der Weg über Italien gewählt und Brindisi als Umladeplatz von Bahn auf Schiff bestimmt wurde, setzte sich dieser Termin auf 14 Tage herab, und dem guten Dienste der Pacific and Ocean Steam Navigation Company ist es zuzuschreiben, wenn oft der Weg in 12 Tagen zurückgelegt wird; allerdings benöthigt man immer für den Durchlauf per Bahn London-Brindisi beiläufig 60 Stunden, während es unter den heutigen Verhältnissen möglich sein sollte, den Weg in 46 Stunden zu durchfahren. Damals, als die Beförderung der Ostindischen Post für Italien gewonnen wurde, wurden daran grosse Hoffnungen für den internationalen Handel Italiens geknüpft, die sich aber zum grössten Theile nicht bewahrheiteten. Obschon die materiellen Vortheile, welche die Beförderung der Englisch-Ostindischen Post für Italien mit sich bringt, durchaus nicht zu unterschätzen sind und in dieser Hinsicht die interessirten Kreise Italiens alles aufwenden werden, um den Transport dem Lande zu erhalten, so darf andererseits doch nicht geglaubt werden, dass der Verlust der Beförderung für Italien, wie von mancher Seite behauptet wird, ein ausserordentlich schweres Unglück sein würde, da besagte materielle Vortheile doch nicht von der Höhe sind, um auf den grossen Handel irgendwelchen Einfluss ausüben zu können.

In London macht sich gegenwärtig eine starke Strömung geltend, die dahin gerichtet ist, an Stelle Brindisis Marseille zum Landungsplatz der Englisch-Ostindischen Post zu machen. Ein Bericht, den der Englische Konsul in Brindisi seiner Regierung vorgelegt hat, führt alle Missstände auf, welchen die Reisenden in Brindisi ausgesetzt sind. In den letzten 21 Jahren habe man dort gar nichts gethan, um den Reisenden das Umsteigen von der Bahn auf das Schiff weniger umständlich und unbequem zu machen, die äusserste Beschränktheit des einzigen Wartesaales in der kaum für ein Dorf genügend grossen Station, die Scheerereien mit der Uebertragung des Handgepäcks usw. werden ferner vom Konsul als die Hauptübelstände bezeichnet. In dieser Hinsicht möge bemerkt werden, dass durch das Verbindungsgeleis zwischen Bahnhof und Hafen, welches in nächster Zeit (siehe Seite 855 Nr. 94 der Vereinszeitung) fertiggestellt sein wird, und auf welchem die Züge bis zur Landungsbrücke fahren können, die Zustände wohl etwas verbessert werden. Die Thatsache, dass die Zahl der Reisenden zwischen England und Ostindien, welche den Weg über Brindisi wählen, im Abnehmen begriffen ist, scheint übrigens den aufgeworfenen Klagen Recht zu geben. Während im Jahre 1891 sich 5 440 Reisende in Brindisi ein- oder ausschifften, schlugen im Jahre 1895 nur 5 063 Reisende den Weg über Brindisi ein. Es frägt sich übrigens, ob die grösseren Bequemlichkeiten, welche den Reisenden in Marseille vielleicht geboten werden, von der Englischen Regierung so hoch geschätzt werden, um über die nothwendige Verlängerung der Beförderungszeit hinwegzugehen.

Es möchte zum Schlusse noch auf den Umstand aufmerksam gemacht werden, dass gerade immer nur zur Zeit, in welcher der Vertrag über die Beförderung der Ostindischen Post erneuert werden muss, Bewegungen dieser Art auftauchen. Sollten diese vielleicht ihren Zweck nicht darin haben, die für die Beförderung zu zahlende Entschädigung herunterzudrücken?

Instruktionskurse für Offiziere.

Vom 1. Februar 1897 an, auf die Dauer von 2 Monaten, werden unter der Leitung des Generalstabes in den Stationen von Alexandrien, Verona, Bologna, Rom und Neapel für 200 Offiziere der Infanterie und Kavallerie theoretische und praktische Instruktionskurse über den Eisenbahndienst abgehalten werden.

Relation der mit der Prüfung des Apparats Saccardo zur künstlichen Ventilation von Tunnels betrauten Kommission.

Das Königliche Generalinspektorat der Eisenbahnen hat durch das Ministerium des Aeussern den Regierungen Deutschlands, Oesterreichs, der Schweiz, Frankreichs, Englands, Russlands, Belgiens und Spaniens obenerwähnte Relation überreichen lassen. An dieser Stelle wird über diese Relation bei nächster Gelegenheit kurz referirt werden.

Gesetzentwurf

Unter den Gesetzentwürfen, welche in dieser Sitzungsperiode der Deputirtenkammer vorgelegt werden sollen, befindet sich auch das Gesetz zur Neuordnung der Fonds für Bahnerhaltung und Neuanschaffung von Betriebsmaterial der drei grossen Netze Mediterranea, Adriatica und Sicula, um diese Fonds, welche nie langen, wenigstens für die zwei kommenden Jahre in Stand zu setzen, für die dringendsten Arbeiten und Anschaffungen aufkommen zu können. Zu diesem Zwecke sollen den Fonds vom Staate 4 Millionen Lire, welche auf die Jahre 1896/97 und 1897/98 vertheilt würden, vorgeschossen werden. Dem Sizilischen Netze sollen noch überdiess 200 000 L. für die nöthigsten Renovirungsbauten in verschiedenen Stationen zur Verfügung gestellt werden.

Aus Belgien.

Der Personenverkehr des Staatsbahnnetzes.

Der Personenverkehr der Staatsbahnen belief sich 1895 auf 76 937 198 Reisende oder 2 164 026 mehr als 1894. Die Einnahme daraus betrug 50 411 389,43 Frcs., also 958 142,71 Frcs. weniger als im Vorjahre. Die bedeutende Steigerung der Einnahmen während des Jahres 1894 wurde besonders durch die Antwerpener Ausstellung verursacht; die Einnahme von 1895 kann also vernünftigerweise nicht mit derjenigen von 1894 verglichen werden. Wenn man dagegen auf die Ziffern von 1893 zurückgreift, so findet man eine Einnahmevermehrung von 3 287 797,50 Frcs.

Vergnügungszüge wurden 165 abgelassen und ergaben eine Einnahme von 282 428,57 Frcs. oder 19 211 Frcs. mehr als 1894. Die vierzehntägigen Zeitkarten haben eine Einnahme von 1 609 419 Frcs. ergeben; endlich die Gesammteinnahme der gewöhnlichen Zeitkarten betrug 6 042 016 Frcs., also 122 774 Frcs. mehr als 1894.

Arbeiterfahrkarten.

Die Staatsbahnverwaltung hat vom 15. November 1896 ab für Arbeiter jeder Art, die zeitweilig ausserhalb der Grenzen arbeiten wollen, für die Strecke von der Eisenbahnstation ihres Wohnortes bis zu der auf ihrem Reisewege gelegenen letzten Station der Staatsbahnen eine Ermässigung von 50 % gegenüber dem Fahrpreis einfacher Fahrkarten in dritter Klasse bewilligt.

Zeitkarten.

Die Staatsbahnverwaltung hat endlich beschlossen, dass die Photographien, die den Zeitkarten angeheftet werden, nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Zeitkarten von diesen abgetrennt und den Betheiligten zurückgegeben werden.

Tarifbegünstigungen für die Brüsseler Ausstellung.

Der Eisenbahnminister hat an die Dienststellen seiner Verwaltung ein Rundschreiben, betreffend den Ausnahmetarif und die Beförderungsbedingungen für die nach der Brüsseler Ausstellung bestimmten Güter, erlassen. Bezüglich der Belgischen Erzeugnisse müssen die Sendungen von Beförderungsurkunden begleitet sein, welche den Ausstellern zu angemessener Zeit durch das Generalkommissariat der Ausstellung zugestellt werden. Bezüglich der ausländischen Erzeugnisse enthalten die Frachtbriefe oder Beförderungsscheine der aus dem Ausland stammenden Sendungen eine Rubrik, in der die zu befolgende Richtung angegeben werden muss. Da diese Angabe unerlässlich ist, um die Rückbeförderung der Sendungen auf dem für die Hinfahrt benutzten Wege zu gestatten, so haben die Grenz-

und die Ankunftsstationen darauf zu achten und die Unterlassungen nachzutragen.

Auf die Sendungen der Erzeugnisse und Gegenstände ausländischen Ursprungs ist ein Ausnahmetarif anwendbar. Der Bereich der Ausstellung wird als richtiges Lagerhaus betrachtet; die für die Ausstellung bestimmten Erzeugnisse können vorläufig zollfrei eingeführt werden, vorausgesetzt, dass sie unter Erfüllung der durch eine besondere Zollordnung zu bestimmenden Bedingungen und Förmlichkeiten wieder ausgeführt werden. Die in die ausländischen Abtheilungen der Ausstellung vorläufig zollfrei zugelassenen ausländischen Waaren stehen bezüglich der Wiederauflebung der Zölle unter denselben Verordnungen wie die in einem öffentlichen Lagerhaus untergebrachten Waaren; demnach können sie nur entnommen werden, um wieder ausgeführt oder nach einem der Lagerhäuser des Königreichs geleitet zu werden, es sei denn, dass sie gegen Zahlung der Zölle in Verbrauch erklärt werden. Die Zollbehörde übt zur Wahrung der Interessen des Staatsschatzes ihre Aufsicht über die ausländischen Waaren, aber sie übernimmt nicht deren Bewachung und demzufolge keine Haftpflicht.

Zeitrechnung.

Die Belgische Staatsbahn hat beschlossen, vom 1. Mai 1897 ab das besonders in Italien gebräuchliche 24stündige Ziffernblatt der Bahnuhren einzuführen.

Grosse Belgische Centralbahn.

Der Vertrag zur Regelung der Bedingungen für die von Holland auszuführende Verstaatlichung der auf seinem Gebiet gelegenen Theilstrecken der Grossen Belgischen Centralbahn ist unterzeichnet worden.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

1. Die Gesellschaft hat die Konzession für die Verlängerung der Nebenbahn Dolhain-Goé-Membach bis zur Deutschen Grenze in der Richtung auf Eupen erhalten.

2. Ein Königlicher Erlass genehmigt die Erhöhung des Gesellschaftskapitals für die Nebenbahn Löwen-Jodoigne von 1 400 000 auf 1 684 000 Frcs.; der Staat betheiligt sich an der Kapitalserhöhung mit 120 000 Frcs., zahlbar in 90 Jahresbeträgen von je 4 200 Frcs.

3. Die Nordbelgische Eisenbahngesellschaft ist als Betriebsunternehmerin für die Verlängerung der Nebenbahn Samson-Andenne bis Huy bestätigt worden.

Ausführung von Wagenbestellungen.

Mit Spannung wird der Entscheidung einer vor dem Handelsgericht in Lüttich anhängig gemachten Streitfrage entgegengesehen. Die Betriebsgesellschaft der Niederländischen Staatseisenbahnen konnte die von mehreren Kohlenbergwerken verlangte Anzahl Güterwagen nicht beistellen. Die Kohlenwerke haben infolgedessen die genannte Eisenbahngesellschaft beim Handelsgericht von Lüttich auf Entschädigung verklagt, indem sie geltend machen: Die Eisenbahngesellschaft sei durch ihr Bedingnissheft verpflichtet, eine genügende Anzahl Wagen den Privatpersonen zum Transport zur Verfügung zu stellen. Die Eisenbahngesellschaft habe ihrem Bedingnisshefte nicht entsprochen, sie habe einen Schaden verursacht und müsse ihn wieder gut machen.

Die Gesellschaft betont demgegenüber die Unzuständigkeit der Gerichte. Es sei zunächst augenscheinlich, dass sie nicht verpflichtet sei, allen irgendwie gearteten Anforderungen der Gewerbetreibenden zu genügen, beispielsweise ihnen in einem sehr kurzen Zeitraum eine sehr grosse Anzahl Wagen nach verschiedenen und entfernten Bestimmungsorten zu liefern. Nur der Staat, der alle Quellen nothwendiger Schätzungsgrundlagen zu seiner Verfügung habe, sei Richter über die Frage, ob die Gesellschaft einen genügenden Fahrpark habe. Der Vertrag zwischen dem Staat und der Gesellschaft übertrage den Privatpersonen kein bürgerliches Recht. Ebensowenig wie diese ein Einwirkungsrecht haben, um eine Eisenbahngesellschaft zu zwingen, lieber an diesem Ort, als an irgend einem anderen einen Bahnhof anzulegen, ebensowenig haben sie ein Klagerecht gegen die Gesellschaft, wenn diese nicht genügend Fahrbetriebsmittel hat und ihnen infolge dessen einen Schaden verursacht. Der Staat habe dies abzuwägen und könne der Gesellschaft nöthigenfalls sogar die Konzession entziehen. Es sei also eine Verwaltungs- und nicht eine gerichtliche Frage.

Schmalspurbahn Brüssel-Ixelles-Boendael.

Die „Société anonyme du chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael" hat am 24. November 1896 3 500 000 Frcs. 4 % Schuldverschreibungen zum Preise von 500 Frcs. für das Stück in Brüssel und Lüttich zur Zeichnung auflegen lassen. Diese Anleihe ist bestimmt, die Anlage zur elektrischen Zugförderung auf dem ganzen gegenwärtig der Gesellschaft konzessionirten Netze auszuführen. Dieses Netz umfasst: A. die Linie vom Namurer Thor (Brüssel) nach dem Cambregehölz in Boendael und dem Rennplatz von Boitsfort; B. die Linie vom Namurer Thor nach dem Sainte Croixplatz. Diese beiden Linien sind seit 10 Jahren gebaut und werden durch Strassenbahnlokomotiven betrieben; dafür tritt der elektrische Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung ein. Die neuen Anlagen sollen gestatten, an Tagen grossen Andranges sowohl nach Boendael als auch nach Boitsfort alle 2 Minuten Züge abzulassen. C. Die Linie vom Namurer Thor nach den Kavalleriekasernen und nach Petite Suisse, am 23. August 1896 auf 36 Jahre konzessionirt; D. die Linie vom Namurer Thor nach Etterbeek und dem Park der Fünfzigjahrfeier, durch Königlichen Erlass vom 23. August 1896 auf 50 Jahre konzessionirt; E. die Linie vom Löwener Thor nach dem Marie Luisenplatz und dem Park der Fünfzigjahrfeier, vom ständigen Provinzialausschuss auf 50 Jahre konzessionirt, während der Königliche Erlass in wenigen Tagen erscheinen wird. Die elektrischen Anlagen für diese drei Linien sollen nöthigenfalls einen Dreiminutenverkehr gestatten. F. Die Linie vom Park der Fünfzigjahrfeier nach dem Park von Tervueren auf 50 Jahre konzessionirt; die Anlagen sollen einen Zehnminutenverkehr gestatten. Diese Linien haben zusammen eine Länge von etwa 30 km; sie sind oder werden doppelgeleisig gebaut mit Schienen von 42 kg auf den gepflasterten Theilen und von 30 kg auf den von der Strasse abgegrenzten Theilen. Ausser diesen elektrischen Linien wird die Gesellschaft auch ferner durch Strassenbahnlokomotiven die von der Nationalen Nebenbahngesellschaft gepachteten Linien betreiben, nämlich: G. Brüssel-Haecht, H. Marienkirche-Sainte Croixplatz, I. Saint Josseplatz-Sterrebeek.

Vereinigung der Strassenbahnen.

Die Aktiengesellschaft „Union des Tramways" wurde am 17. Oktober 1895 in Brüssel mit einem Grundkapital von 6 Millionen Francs gegründet und hat sich zunächst mit erheblichen Beträgen bei den in vollem Betriebe befindlichen Strassenbahnen von Prag, Charkow und Tiflis betheiligt; die Gesellschaft hat alsdann die Pferdebahnen von Saragossa angekauft, die sie in elektrische Bahnen umzuwandeln beabsichtigt. Ausserdem hat sie sich zu zwei Drittel an den elektrischen Strassenbahnen von Orel und Witebsk, deren Bau im Frühjahr beginnen soll, betheiligt. Endlich hat die Gesellschaft im Verein mit der Société anonyme d'Entreprise in Brüssel den Bau eines Schmalspurbahnnetzes von 180 km in Algerien, von denen 15 km zweigeleisige elektrische Linien in der Stadt Algier selbst liegen, unternommen. Zur Ausführung dieser Unternehmungen hat der Verwaltungsrath auf Grund der ihm durch die Satzungen übertragenen Vollmachten beschlossen, 6 Millionen Francs 4 % Schuldverschreibungen auszugeben. 3 Millionen sind sofort zur Zeichnung aufgelegt worden und davon dienen 500 000 Frcs. zum Umtausch der im Verkehr befindlichen 3½ % Schuldverschreibungen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Oldenburgische Staatsbahn. Am 7. Januar 1897 wird der Fischereihafen in Nordenham dem Betriebe übergeben und gleichzeitig auf dieser Station für sämmtliche daselbst seitens der Deutschen Dampffischerei-Gesellschaft Nordsee zur Aufgabe kommenden oder an diese Gesellschaft gerichteten Sendungen eine besondere Güterabfertigungsstelle mit der Bezeichnung Nordenham (Fischereihafen) eingerichtet.

Die Abfertigungsbefugnisse dieser Dienststelle erstrecken sich auf Eil- und Frachtstückgüter sowie Güter in Wagenladungen. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Für die Frachtberechnung usw. im Verkehr mit Nordenham (Fischereihafen) kommen dieselben Entfernungen und Tarifsätze in Anwendung wie für Nordenham.

Für die nach den Frachtsätzen der Seehafen-Ausnahmetarife (Transittarife) abgefertigten Frachtstückgüter wird seitens der Abfertigungsstelle eine Auf- bezw. Abladegebühr von 5 ₰ pro 100 kg erhoben.

Oldenburg, den 29. Dez. 1896. (26)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Januar 1897 wird der an der Strecke Cassel-Frankfurt a/M. zwischen den Stationen Marburg und Niederweimar neu errichtete Personenhaltepunkt Marburg Süd dem Verkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung nach oder von Marburg Süd findet statt.

Cassel, den 29. Dezember 1896. (27)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung von drei Haltepunkten an der Bahnstrecke Wissen-Morsbach. Am 1. Februar 1897 werden an der vorgenannten Bahnstrecke zum Aus- und Einsteigen von Personen die Haltepunkte Niederstenhof, Burg Volperhausen und Rein eröffnet.

Die Fahrkartenausgabe daselbst erfolgt durch die Zugführer und erstreckt sich nicht auf Stationen über Wissen hinaus.

Frankfurt a/M., den 28. Dez. 1896. (28)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Schliessung von Stationen.

Der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) ist bis auf weiteres geschlossen.

Kattowitz, den 30. Dez. 1896. (29)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Binnen- und Verbands-Güter- und Vieh-Verkehre der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen. Am 15. Januar 1897 wird die Station Muldenhütten, die bisher nur dem Verkehre der Muldener Hüttenwerke und einiger Privater diente, für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr eröffnet.

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Güter, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichts oder wegen ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind sowie bahnlagernde Güter und Sprengstoffe (zugelassen sind jedoch solche Sendungen an die Muldener Hütten),
2. Fahrzeuge aller Art, die in gedeckt gebaute Wagen durch die Seitenthüren nicht verladen werden können und
3. Luxuspferdewagen, die von der Stirnseite be- und entladen werden müssen.

Die der Frachtberechnung im Binnenverkehre zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem Kilometerzeiger vom 1. Oktober 1895 bereits vorgesehen.

In den Verbandsverkehren mit Muldenhütten werden Güter bis auf weiteres nur insoweit direkt abgefertigt, als die Frachtberechnung nach Anleitung der bestehenden Tarife auf Grund der „Allgemeinen Kilometer-Tariftabellen“ erfolgen kann.

Dresden, am 18. Dezember 1896. (30)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederschles. Koksverkehr nach den Oesterr. Staatsbahnen. Die Gültigkeitsdauer der für Kokssendungen von Glückhilf- und Friedenshoffnunggrube, Egmont- und Mayrauschacht, Gustav- und Abendröthegrube nach den Stationen Hieflau und Zeltweg der Oesterr. Staatsbahnen auf dem Bahnwege über Halbstadt-Starkotsch-Colin-Prag St. E. G. bestehenden ermässigten Frachtsätze wird über das Jahr 1896 hinaus bis auf Widerruf, vorläufig bis längstens Ende Dezember 1897 verlängert.

Breslau, den 30. Dezember 1896. (31)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die zwischen Hildesheim und Grossdüngen belegene Haltestelle Marienburg (Hannover) treten im Verkehr mit Stationen der Preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der Oldenburgischen Staatsbahn am 1. Januar 1897 ermässigte Frachtsätze für den Güterverkehr in Wagenladungen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Hannover, den 31. Dezember 1896. (32)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Geltung vom 1. Januar 1897 erhält die Ziffer 3 des Waarenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 3 (Rohstofftarif) im Theil II des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Mai 1895 folgende Fassung:

„3. Kartoffeln, auch Abfallwasser und Pressrückstände der Kartoffelstärke-Fabrikation, nass oder getrocknet (Pülpe).“

Strassburg, den 23. Dezember 1896. (33)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehr von Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn nach Basel transit, Waldshut trs., Schaffhausen trs., Singen trs., Konstanz trs., Lindau trs., Kufstein trs. und Salzburg trs. zur Ausfuhr nach der Schweiz, dem Vorarlberg und Westösterreich kommt am 1. Januar 1897 ein Ausnahmetarif zur Einführung. Derselbe enthält gegenüber den zur Zeit gültigen Frachtsätzen für obige Artikel wesentliche Ermässigungen.

Näheres ist bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 28. Dez. 1896. (34)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 11. Dezember d. J. wird mitgetheilt, dass die, gegenüber dem neuen Tarif vom 1. Januar 1897, billigeren Frachtsätze des direkten Tarifs vom 1. Oktober 1891 zwischen den Französischen Aermelmeerhäfen und Basel bezw. den zwischen Alt-Münsterol und Basel belegenen Elsässischen Stationen noch bis 31. März 1897 in Geltung bleiben.

Strassburg, den 29. Dezember 1896. (35)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Saarkohlenverkehr nach der Main-Neckar-Eisenbahn. An Stelle des Saarkohlentarifs Nr. 4 vom 15. August 1889 nebst Nachträgen erscheint am 1. Januar k. J. ein neuer Tarif Nr. 4. (36)

St. Johann-Saarbrücken, 29. Dez. 1896.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Zum Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide usw. im Russisch-Ostpreussischen Verkehr über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel ist der V. Nachtrag herausgegeben worden. Derselbe enthält bereits früher veröffentlichte Ergänzungen des Ausnahmetarifs, sowie Berichtigungen und ist auf unserer hiesigen Fahrkarten-Ausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu haben.

Direktion. (37H&V)

Oberhessisch-Pfälzischer Güterverkehr. Vom 10. Januar k. J. ab wird die Station Hirzenhain in den vorbezeichneten Güterverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Giessen, den 28. Dezember 1896. (38)
Gr. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Ausnahmetarif für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke). Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1897 tritt im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn ein Ausnahmetarif — Nr. 12 — für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Der Frachtberechnung werden die in den Kilometerzeigern enthaltenen Entfernungen und die in der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.

Berlin, den 31. Dezember 1896. (39)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Oberhessischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 erhält die Ziffer 3 des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im Gütertarife für den vorgenannten Verkehr folgende Fassung:

„3. Kartoffeln, auch Abfallwasser und Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet (Pülpe).“

Cassel, den 30. Dezember 1896. (40)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Vom 1. Januar 1897 ab erhält die Position 3 des Ausnahmetarifs Nr. 4 für geringwerthige Massenartikel des Lokal-Gütertarifs folgende Fassung:

„3. Kartoffeln, auch Abfallwasser und Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet (Pülpe).“

Mainz, den 30. Dezember 1896. (41)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. tritt je ein Nachtrag I zum Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlentarife via Jedlesee bezw. via Zellerndorf und zum Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlentarife über Wien in Kraft, welche Ermässigungen bis zu 2 Hellern enthalten.

Ferner wird mit Gültigkeit vom gleichen Zeitpunkte ein Ausnahmetarif für Sendungen von Steinkohlen im Verkehre von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Kattowitz nach der Station Wien St. E. G. (Arsenal) zur Einführung gebracht. Dieser ist zum Preise von 20 ₰ für das Stück, die Nachträge hingegen unentgeltlich durch die betheiligten Dienststellen zu haben.

Kattowitz, den 2. Januar 1897. (42)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 15. Januar 1897 wird die Station Marklissa in den Ausnahmetarif 6 Ziff. 1 u. 2 für Garne aller Art und Baumwollgewebe des Schlesisch-Süddeutschen Verbands-Gütertarifes Heft 1 u. 2 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfragen.

München, im Dezember 1896. (43)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband; Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3, vom 1. Dezember 1896. Ab 1. Januar 1897 ermässigen sich die Frachtsätze für Getreide etc. und für leere gebrauchte Säcke bei den Stationen Grafenwiesen, Hohenwarth, Lam und Zellerthal um 6 ₰ für 100 kg.

München, im Dezember 1896. (44)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1897 wird der im August 1895 eingeführte Frachtsatz für die Beförderung von Filterplatten von Worms Hafen nach Pressbaum von 1,83 auf 1,86 *M* pro 100 kg erhöht.

Die mit der gleichen Bekanntmachung eingeführten, bezw. ab 1. November 1895 ermässigten Frachtsätze für gusseiserne Röhren und Maschinentheile von Worms, Station und Hafen, nach Pressbaum treten mit 15. Februar 1897 ausser Kraft.

München, im Dezember 1896. (45)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Januar 1897 treten für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten (auch geschälten), Raps- und Rübsaat und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von 10000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen ab sämmtlichen weiter als 101 km von den nachgenannten Stationen liegenden Badischen Stationen nach den Badisch-Schweizerischen Uebergangsstationen Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut ermässigte Frachtsätze für solche Sendungen in Kraft, welche nach jenseits der genannten Uebergangsstationen liegenden Schweizerischen, bezw. Vorarlberger Stationen bestimmt sind, mit direkten, auf die betreffenden Empfangsstationen lautenden Frachtbriefen aufgeliefert und zur Einfuhr in die Schweiz, bezw. nach Vorarlberg verzollt werden. Sendungen nach Basel transit unterliegen ausserdem noch gewissen einschränkenden Bedingungen bezüglich der Bestimmung der Sendungen. Vom gleichen Zeitpunkte gelangen auch auf gleicher Grundlage erstellte Ausnahmefrachtsätze ab Ludwigshafen a/Rh. nach den genannten Badisch-Schweizerischen, bezw. Vorarlberger Uebergangsstationen zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Karlsruhe, den 31. Dezember 1896. (46)
Generaldirektion.

Berlin - Stettin - Nordwestdeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1897 kommen für den Verkehr von Peine nach Cöslin ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II zur Einführung, über deren Höhe und Anwendungsbedingungen die betheiligten Güterabfertigungen Auskunft geben.

Hannover, den 2. Januar 1897. (47)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. Januar 1897 werden in dem Gruppentarif I sowie in den Gruppen-Wechseltarifen I/II und I/III der Preussischen Staatsbahnen für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckerkouleur, Kartoffelmehl) von den Stärkefabrikstationen nach den Deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern unter Aufhebung der für die Ausfuhr von Kartoffelstärkefabrikaten z. Z. bestehenden Sätze des Seehafen-Ausnahmetarifs D weiter ermässigte, auf der Grundlage des Rohstofftarifs gebildete Ausnahmesätze eingeführt.

Für die Anwendung dieser Ausnahmefrachtsätze, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind, sind die bestehenden Ausfuhr - Kontrolvorschriften maassgebend.

Bromberg, den 31. Dezember 1896. (48)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1897 treten die Nachträge XVII zu den Heften A, I. und II. Abtheilung, B und C, sowie der Nachtrag XII zum Anhang des Heftes A, der Nachtrag XVI zum Anhang des Heftes B und der Nachtrag XIII zum Anhang des Heftes C des Rheinisch-Westfälisch - Belgischen Gütertarifs, Theil II, vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Aenderungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten Belgischen Stationen und derjenigen tarifirten Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist, Einführung von Eilgutsätzen für die Station Alost (Est), Aufnahme des Artikels Drahtlitzen in den Ausnahmetarif 14 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II, sowie Ausdehnung des Ausnahmetarifs 29 für Wegebaumaterialien auf verschiedene Belgische und Deutsche Stationen.

Im weiteren ist enthalten: a) in den Nachträgen XVII zum Heft A, I. und II. Abtheilung: Anstossfrachtsätze für die Stationen Köln Bonnthor des Eisenbahndirektionsbezirks Köln, Darscheid, Daun, Monreal und Uersfeld des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, Hüls, St. Hubert, St. Tönis, Süchteln und Vorst der Crefelder Eisenbahn, sowie Aufnahme der Stationen Darscheid, Daun, Hochpochten, Monreal und Uersfeld des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den Ausnahmetarif 9 für Holz; b) im Nachtrag XII zum Anhang des Heftes A: Stationstarifsätze für die Station Köln Bonnthor des Eisenbahndirektionsbezirks Köln, Schnitttarifsätze für die Stationen Hüls, St. Hubert, St. Tönis, Süchteln und Vorst der Crefelder Eisenbahn, Aufnahme der Stationen Crefeld und Uerdingen des Eisenbahndirektionsbezirks Köln in den Ausnahmetarif 14 für Eisen und Stahl, sowie einen neuen Ausnahmetarif 30 für frisches Obst von verschiedenen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken nach den Belgischen Hafenstationen; c) im Nachtrag XVII zum Heft B: Anstossfrachtsätze für die Station Bergneustadt des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/Main und Aufnahme der Station Floreffe in den Ausnahmetarif 16 für Eisen und Stahl; d) im Nachtrag XVI zum Anhang des Heftes B: Anstossfrachtsätze für die Station Bergneustadt, Aufnahme der Stationen Langendreer B. M. und Langendreer Rh. des Eisenbahndirektionsbezirks Essen in den Ausnahmetarif 6 für Eisen (Roh-) aller Art, sowie Aufnahme der Station Betzdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/Main in den Ausnahmetarif 14 für Eisen und Stahl; e) im Nachtrag XVII zum Heft C: Aufnahme der Station Wehbach des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 9 für Holz und Aufnahme der Station Floreffe der Belgischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 16 für Eisen und Stahl; f) im Nachtrag XIII zum Anhang des Heftes C: Aufnahme der Station Neviges des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 14 für Eisen und Stahl.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 29. Dezember 1896. (49)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 28. Dezember l. J. sind die Stationen Bühlerthal und Oberthal der Nebenbahn Bühl - Oberthal für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Von genanntem Zeitpunkt ab treten die im Tarif für die direkte Güterbeförderung zwischen den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen und den Bodenseeuferstationen einerseits sowie den Stationen der Badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb anderseits usw. für die genannten Stationen vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze, sowie die im Badisch - Württembergischen, im Badisch - Bayerischen Gütertarif, in den Tarifheften 5 bis 9 des Südwestdeutschen Eisenbahnverbands, im direkten Verkehr mit der Prinz Heinrichbahn vorgesehenen Transitsätze für den Güterverkehr in Wagenladungen in Kraft.

Karlsruhe, den 31. Dezember 1896. (50)
Generaldirektion.

Berlin - Stettin - Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 4. Januar 1897 werden die an der Neubaustrecke Schivelbein - Polzin gelegenen Stationen, sowie die neu eröffneten Haltestellen Kehrberg und Klein-Tschirne des Direktionsbezirks Stettin in den Anhang zum Berlin - Stettin - Schlesischen Güterverkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahmefrachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 31. Dezember 1896. (51)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Mit Wirkung vom 15. Januar 1897 wird die Station Cöslin des Direktionsbezirks Stettin in den im Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif für Eisen und Stahl der Spez.-Tarife I und II bestehenden Ausnahmetarif 4 A einbezogen, und zwar mit Frachtsätzen für den Verkehr von den Reichsbahnstationen Diedenhofen, Hayingen und Stieringen-Wendel. Die Höhe der Frachtsätze kann bei den betheiligten Abfertigungsstellen erfragt werden.

Frankfurt a/M., 30. Dezember 1896. (52)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (Erweiterung der Gültigkeit des im Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1894, bezw. in dessen Nachträgen enthaltenen Ausnahmetarifes Nr. 18 E und F.) Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1897 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 18 E (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art zur Ausfuhr über See etc.) und F (Eisen und Stahl, auch verzinkt, und zwar: Stab- und Façoneisen zur Ausfuhr über See etc.) auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in Altona mit der Bestimmung nach Dänemark, Schweden und Norwegen zur Umexpedition gelangen.

Wien, am 30. Dezember 1896. (53)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Getreide usw. (Ausnahmetarif Nr. 1 auf Seite 33 bis 43 des Elbeumschlag-Tarifes für Ungarn vom 1. September 1893) tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt in Wien“, unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen, für die in demselben aufgeführten Nordungarischen Stationen im Rückvergütungswege bis auf weiteres,

längstens bis Ende 1897, eine Refaktie von 15 ₰ für 100 kg ohne Rücksicht auf den jeweiligen Kursstand in Kraft.

Wien, am 30. Dezember 1896. (54)

Oesterreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Eichenholz-Extrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1897, in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien K. F. J. B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St. E. G.	104 ₰
„ Wien - Donauufer-Bhf., K. F. N. B. transit	111 „
„ Wien-Kaibhf., K. K. St. B. trs.	111 „
„ Korneuburg	97 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien K. F. J. B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St. E. G.	99 ₰
„ Wien - Donauufer-Bhf., K. F. N. B. transit	106 „
„ Wien-Kaibhf., K. K. St. B. trs.	106 „
„ Korneuburg	92 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wien K. F. J. B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St. E. G.	151 ₰
„ Wien - Donauufer-Bhf., K. F. N. B. transit	158 „
„ Wien-Kaibhf., K. K. St. B. trs.	158 „
„ Korneuburg	144 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 2. Januar 1897. (55)

Oesterr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. (Theilweise Ermässigung der Frachtsätze der im Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 3 vom 15. Oktober 1893 enthaltenen Ausnahmetarife Nr. 4 und Nr. 25.) Die Frachtsätze der in rubro bezeichneten Ausnahmetarife erfahren rücksichtlich mehrerer Relationen unter Aufrechthaltung der für die besagten Ausnahmetarife gültigen Bestimmungen für die Zeit vom 1. Januar 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1897 eine Ermässigung bis zu 29 ₰ pro 100 kg.

Die betreffenden Stationsverbindungen und ermässigten Frachtsätze, welch' letztere im Kartirungswege zur Anwendung gelangen, können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 2. Januar 1897. (56)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Russischer Flachsverkehr. Die Station Tscheljabinsk der Samara-Slatouster Eisenbahn wird mit Geltung vom 20. Dezember alten Stils 1896/1. Januar neuen Stils 1897 in den Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf usw. mit den nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

Frachtsätze für 100 kg (6,1 Pud) in Rubeln:

Von Tscheljabinsk nach	Entfernung Werst	I. Kategorie a	I. Kategorie b	II. Kategorie	III. Kategorie
Zur Tariftabelle 1 a (Seite 40/43).					
Königsberg i/Pr.	3 129	7,52	5,67	2,53	2,53
Memel	3 155	7,58	5,72	2,55	2,55
Tilsit	3 068	7,36	5,59	2,53	2,53
Insterburg	3 044	7,32	5,55	2,53	2,53
Gumbinnen	3 020	7,28	5,51	2,53	2,53
Pillau	3 172	7,62	5,75	2,56	2,56

Von der Station	Entfernung Werst	I. Kategorie a	I. Kategorie b	II. Kategorie	III. Kategorie
Zur Tariftabelle III (Seite 69). Ab Schnittpunkt Alexandrowo östlich					
Tscheljabinsk	3 347	8,04	6,06	2,62	2,62
Zur Tariftabelle IV (Seite 81). Ab Schnittpunkt Sosnowice östlich					
Tscheljabinsk	3 370	8,10	6,10	2,63	2,63

Bromberg, den 29. Dezember 1896. (57)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Einführung direkter Frachtsätze für Schaftransporte von Györ nach Delle transit, Avricourt transit und Amanweiler transit mit der Bestimmung nach Paris und weiter. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1897 gelangen für die Beförderung von Schafen als Frachtgut in vollen doppelbödigen Wagen von Györ nach Delle transit, Avricourt transit und Amanweiler transit mit der Bestimmung nach Paris und weiter, unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen, enthalten in dem vom 1. Mai 1893 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Schafen und Borstenvieh von Stationen der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen nach Delle transit, Avricourt transit und Amanweiler transit mit der Bestimmung nach Paris und weiter, nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach Delle transit	nach Avricourt transit	nach Amanweiler transit
	Francs pro m² Bodenfläche		
Györ, Station der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	26,24	27,89	30,14

Die Beförderung erfolgt nach:

a) Delle transit über Bruck a/L. - Wien - Bischofshofen - Innsbruck - Arlbergbahn-Buchs - Basel.

b) Avricourt transit über Bruck a/L. - Wien - Simbach - Ulm - Mühlacker - Kehl.

c) Amanweiler transit über Bruck a/L. - Wien - Passau - Aschaffenburg - Mainz - Alzey-Kirchheimbolanden - Saargemünd - Amanweiler, oder Bruck a/L. - Wien - Passau - Schnelldorf - Mühlacker - Maxau - Lauterburg - Amanweiler.

Wien, am 30. Dezember 1896. (58)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Sammelladungsverkehr - Oesterreich-Lindau - Vorarlberg. Zulässigkeit des Zusammenladens von Gütern der Klasse A oder des Ausnahmetarifes 7 a mit Gütern des Ausnahmetarifes 6 b. Im Verkehre zwischen Lindau, Bregenz, Buchs und St. Margrethen einerseits und den Prager Bahnhöfen Prag (Bubna) B. E. B., Prag (Sandthor) B. E. B., Prag (Smichow) B. E. B., dann Prag (St. B.) und Smichow der K. K. Oesterr. Staatsbahn, sowie Komotau B. E. B. und Kralup B. E. B. andererseits, ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1897 das Zusammenladen von Gütern der Klasse A sowie der Ausnahmetarife 7 a und 6 b des Tarifes für den Oesterr.-Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverband, vom 1. März 1896, bei frachtgutmässiger Beförderung und bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Wagen zulässig.

In diesem Falle kommt für die Güter der Klasse A oder des Ausnahmetarifes 7 a bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg der Frachtsatz der Klasse A bezw. des Ausnahmetarifes 7 a für die übrigen zugeladenen Güter und für das Ergänzungsgewicht bis zu 10 000 kg pro Wagen, der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 6 b des ab 1. März 1896 gültigen, obgenannten Verbandstarifes zur Anwendung.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarife, Theil I für den mehrgenannten Verbandsverkehr (gültig ab 1. März 1896) enthaltenen Bestimmungen Gültigkeit.

Wien, am 31. Dezember 1896. (59)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtermässigung für Mehltransporte im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen und im Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1897, wird für Mehltransporte bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von

a) Wien I K. E. B. (Westbahnhof),

b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), O'Buda-Filatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen

nach Schweizerischen Stationen, nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, dann nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, sowie nach Stationen der

Französischen Ostbahn, ein Frachtnachlass
ad a) von 22 Cts., beziehungsweise (im Verkehre mit Konstanz und Singen) 17 ₰ pro 100 kg,
ad b) von 13 Cts., beziehungsweise (im Verkehre mit Konstanz und Singen) 10 ₰ pro 100 kg,
von den Frachtsätzen nachstehender Tarife im Rückvergütungswege gewährt u. zw.:
Tariftheil III, Heft 1 und 2 vom 1. September 1893 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes,
Tariftheil III, 1. Heft vom 1. Dezember 1893, beziehungsweise Tariftheil III, 2. Heft vom 1. Oktober 1894 des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbandes.
Im übrigen sind die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungen maassgebend.
Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplikate, welche vom Absender bis längstens Ende März 1898 zu bewirken ist und zwar
ad a) an die K. K. Staatsbahndirektion Wien und
ad b) an die Direktion der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen in Budapest.
Wien, am 29. Dezember 1896. (60)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Bleche aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1897 in Kraft.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe in jedem Quantum
von Schönau	65 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Schönau	87 ₰

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich inklusive Schleppbahngebühr.
Wien, am 2. Januar 1897. (61)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

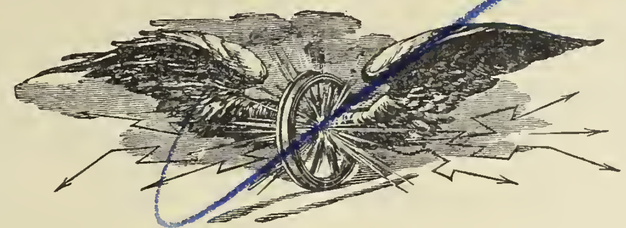
II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Fahrschein-Kontroleur
wird gesucht. Anfangsgehalt 1 440 ℳ pro Jahr und freie Dienstkleidung. Vorher dreimonatige Probedienstzeit gegen einen Diätensatz von 110 ℳ pro Monat. Schriftliche Bewerbungen sind zu richten an die **Betriebsverwaltung der Berliner Dampfstrassenbahnen**, Berlin, Grossbeerenstr. 88.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 3. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr. 8, S.W.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. Januar 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 1 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Ueber Eisenbahnbeamtenvereine.

Die wachsende Bedeutung des Eisenbahnwesens tritt uns anschaulich in den Ziffern entgegen, mit welchen der Entwickelungsprozess der Eisenbahnen dargestellt wird. Fast jedes Gebiet der einschlägigen Statistik ist schon als Ausgangspunkt für Studien benutzt worden.

Der Inspektor der Oesterreichischen Nordwestbahn, Herr Sigismund Weill, hat der Eisenbahnstatistik eine neue Seite abgewonnen mit der Zusammenstellung und Schilderung der von Eisenbahnbediensteten gegründeten, selbständigen Vereine. Der vom Genannten „Ueber Eisenbahnbeamtenvereine“ im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten in Wien am 10. Dezember 1896 gehaltene und in der „Oesterr. Eisenb.-Ztg.“ veröffentlichte Vortrag, enthält eine Fülle von Daten aus der jüngsten Zeit und gestattet einen derartigen Einblick in das Gebiet des zielbewussten Strebens der Eisenbahnbediensteten, dass unseren Lesern ein Auszug aus dieser Arbeit, welchen wir hier folgen lassen, willkommen sein wird.

Es ist ein zeitgemässes Thema, welches Weill mit statistischen Unterlagen beleuchtet. Das Vereinswesen ist ja seit vielen Jahren als der Brennpunkt aller sozialen Bestrebungen zu betrachten. Eingefügt in das allgemeine Vereinswesen nimmt nach der vorliegenden Darstellung jenes der Eisenbahnbediensteten einen hervorragenden Platz ein und ist namentlich die Entwickelung der Eisenbahnbeamtenvereine in den letzten Jahren als erstaunlich zu bezeichnen.

Die Anzahl der in der ganzen Welt im Eisenbahndienst Beschäftigten wird gegenwärtig auf mehr als 3 Millionen Menschen geschätzt.

Die Vereinsbestrebungen einer derartig grossen Anzahl von Personen verdienen daher eine besondere Beachtung.

In Dänemark bestehen zahlreiche selbständig verwaltete Eisenbahnvereine. Erwähnenswerth sind: der Verein Dänischer, Schwedischer und Norwegischer Eisenbahnbeamten (Järnvägmannaskällskapet) (1870*), welcher von den Regierungen der genannten Länder subventionirt wird. Dieser fachwissenschaftliche Verein zählt über 600 Mitglieder.

Ein ähnlicher Verein ist der Dänische Eisenbahnverein in Kopenhagen, welcher ein Fachverein und gleichzeitig Geselligkeitsklub ist. Auch dieser Verein, welcher 625 Mitglieder zählt, wird vom Dänischen Staat subventionirt. Der Bibliothekverein der Beamten und Bediensteten der Staatsbahnen auf Seeland (1850) in Kopenhagen zählt 1460 Mitglieder und besitzt eine aus 10000 Bänden bestehende, ausschliesslich belletristische Bibliothek.

Der Leihverein der Beamten und Bediensteten der Staatsbahnen auf Seeland (1884) in Kopenhagen, bezweckt nebst Ertheilung von Vorschüssen auch die Anlage eines Kapitals behufs Errichtung kleiner Häuser mit freien Wohnungen für dienstuntaugliche Eisenbahnbedienstete. Der Verein zählt 391 Mitglieder.

*) Die in Klammern ( ) befindlichen Jahreszahlen bedeuten das Gründungsjahr.

Der Feuerversicherungsverein der Eisenbahnbediensteten mit 2 779 Mitgliedern und einem Vermögensstand von 4 695 Kr. bildet eine besondere Abtheilung des neuen Dänischen Feuerversicherungsvereins, welcher den Eisenbahnbediensteten besondere Bonifikationen einräumt.

Der Unterstützungskassenverein für Invalidität oder Todesfälle zählt 7 968 Mitglieder; der Haushaltverein der Beamten und Bediensteten der Staatsbahnen in Kopenhagen (1874) zählt 824 Mitglieder. Ausser diesen Vereinen bestehen in Dänemark noch beiläufig 30 kleinere Hilfs- und Geselligkeitsvereine für Beamte und Bedienstete.

Im Deutschen Reiche ist das Vereinsleben der Eisenbahnbediensteten sehr entwickelt.

An erster Stelle ist der Verein für Eisenbahnkunde in Berlin (1842) zu erwähnen. Was derselbe seit 54 Jahren für die Ausgestaltung des Eisenbahnwesens geleistet hat, ist allgemein bekannt. Der Zweck desselben ist „die Ausbildung des Eisenbahn- und Telegraphenwesens“ durch Schriftwechsel, mündliche Vorträge in den Vereinsversammlungen und durch Mittheilung, Besprechung und Sammlung von Erfahrungen, Ansichten, Versuchen und Erfindungen, welche den Bau, den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen und der Telegraphen betreffen, zu fördern. Derselbe besitzt gegenwärtig eine grössere Fachbibliothek und zählte Ende 1895 441 Mitglieder. Der Vermögensstand betrug 23 700 *M.* Der Mitgliederstand ist in den letzten 10 Jahren nahezu stationär geblieben.

Einen stark ausgeprägten Charakter erhält in Deutschland das Vereinsleben infolge des Bestandes zahlreicher, in der jüngsten Zeit gegründeter Landesvereine mit Bezirks- und Ortsvereinen. Die Organisation derselben ist nahezu einheitlich gestaltet und streben derartige Vereine wirthschaftliche und humanitäre Einrichtungen sowohl, als auch fachliche Ausbildung, gesellige Veranstaltungen und Hebung des Standesbewusstseins an.

Von grösseren Deutschen Vereinen sind zu nennen: Der Verein mittlerer Beamten des Stations- und Abfertigungsdienstes Preussischer Staats-, sowie der Reichseisenbahnen, mit dem Sitz in Berlin (1893), welcher gegenwärtig aus 78 Ortsvereinen mit 5 815 Mitgliedern besteht, der Deutsche Eisenbahnbeamtenverein in Hannover, im Jahre 1892 als Rechtsschutzverein gegründet und im Jahre 1894 in seine gegenwärtige Gestalt umgeformt, welcher Ende 1895 7 000 Mitglieder zählte.

Der Verein Deutscher Lokomotivführer mit dem Sitz in Leipzig (1866) bezweckt Fortbildung, Unterstützung seiner Mitglieder, eventuell deren Wittwen und Waisen und gewährt Rechtsschutz. In zahlreichen Kreis- und Ortsvereinen zählt derselbe gegenwärtig 14 000 Mitglieder und besitzt ein Vermögen von 41 825 *M.*

Die Hilfskasse Deutscher Lokomotivführer mit 12 000 Mitgliedern besitzt gegenwärtig einen Vermögensstand von 1 143 231 *M.*

Der Brandschadenversicherungsverein der Preussischen Eisenbahnbeamten, welcher schon bei seiner Gründung (1890) einen bedeutenden Erfolg erzielte, schloss das Jahr 1895 mit einem Stand von 62 850 Mitgliedern. Die in 6 Jahren erzielten Versicherungsabschlüsse betrugen 247 719 800 *M.* Die vorhandenen Werthpapiere und Hypotheken erscheinen in der Bilanz mit 315 541 *M.* beziffert.

Der Landesverein Württembergischer Verkehrsbeamten (1886) in Stuttgart besteht aus 20 Bezirks- und 64 Ortsvereinen mit einem Stand von 1 000 Mitgliedern zu Ende 1895. Das Vermögen betrug im gleichen Zeitpunkt 28 165 *M.*

Der Verein Badischer Eisenbahnbeamten (1890) in Karlsruhe, mit 900 Mitgliedern in 10 Bezirksvereinen, vereinigt die grössere Anzahl der Beamten des äusseren Betriebs- und des Büreaudienstes.

In Bayern besteht der Bayerische Verkehrsbeamtenverein in München (1883) mit 5 568 Mitgliedern. Derselbe veranstaltet fachwissenschaftliche Vorträge, besitzt eine Unterstützungskasse mit einem Vermögensstand von 282 626 *M.*, weiter eine Spar- und Vorschusskasse und ist Herausgeber der „Bayerischen Verkehrsblätter“.

Der Bayerische Verkehrsklub in München zählte 374 Mitglieder und bezweckt die Förderung der Fachbildung.

Der Bayerische Verkehrsverband in München (1881), ursprünglich eine kollegiale Vereinigung, wurde im Jahre 1887 in eine Sterbe- bezw. Invaliditätskasse umgewandelt. In Bayern bestehen noch 11 weitere Sterbekassen- und Unterstützungsvereine.

Die regen Bestrebungen in dieser Richtung sind daraus zu entnehmen, dass die erwähnten 11 Vereine zusammen einen Stand von 9 117 Mitgliedern und ein Vermögen von 661 372 *M.* repräsentirten.

Der Verein der Beamten der Königlich Sächsischen Eisenbahnen (1885) aus dem Landesverein mit dem Sitz in Chemnitz und aus 5 Bezirksvereinen (Chemnitz, Dresden, Lausitz, Leipzig und Zwickau) und 71 Ortsgruppen bestehend, zählte nach 10 jährigem Bestand Ende 1895 zusammen 6 261 Mitglieder.

Der Wirthschaftssparverein des Königlich Sächsischen Staatseisenbahnpersonals in Dresden (1884) hatte einen Mitgliederstand von 3 569 (gegenwärtig annähernd 4000). Diese Mitglieder sind in 30 Bezirke eingetheilt. Die Rabatte betrugen im Verwaltungsjahre 1895 58 520 *M.*, was einem Umsatze von 763 500 *M.* entspricht. Die Unterstützungskasse für Todesfälle von Beamten und Expeditionshilfsarbeitern der Königlich Sächsischen Staats- und mitverwalteten Privatbahnen in Dresden (1843) zählte 5 015 Mitglieder und besass einen Vermögensstand von 123 296 *M.* Der Krankenunterunterstützungsverein für Expeditionshilfsarbeiter, Diätisten und aus diesem Stande hervorgegangene Beamte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden (1870) zählte 674 Mitglieder. Vermögensstand 6 524,40 *M.* Die Maximalhöhe eines Unterstützungsbeitrages ist mit 500 *M.* festgesetzt.

Der Sterbekassenverein der Bediensteten und ständigen Arbeiter bei den Königlich Sächsischen Staatsbahnen, einschliesslich der mitverwalteten Privateisenbahnen (1865), bestand Ende 1895 aus 7 072 Mitgliedern in 200 Ortsgruppen. Vermögensstand 86 280 *M.*

Nach dem Muster der in den letzten Jahren in Deutschland entstandenen Landesvereine hat am 14. Juni 1896 die Konstituirung des Vereins der Reichseisenbahnbeamten mit dem Sitz in Strassburg stattgefunden. Bei der konstituirenden Versammlung lagen 500 Beitrittserklärungen vor.

Ein centraler Vereinigungspunkt ist der Verband Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahnbeamtenvereine (1890), welcher die Herstellung und Unterhaltung regelmässiger Beziehungen zwischen den ihn bildenden Vereinen bezweckt. Alljährlich findet ein Verbandstag statt. Ein gemeinschaftliches Verbandsorgan („Deutsche Verkehrsblätter“) vermittelt den Kontakt zwischen den Verbandsvereinen. Wenn auch demselben gegenwärtig nur 5 Deutsche Vereine und weiter der Oesterreichische Eisenbahnbeamtenverein angehören (der Landesverein der Reichseisenbahnbeamten in Strassburg hat inzwischen seinen Anschluss erklärt), so sind dies immerhin grössere Vereine mit einem Stand von über 20 000 Mitgliedern.

Von den in England bestehenden zahlreichen Eisenbahnvereinen wird der im Jahre 1872 gegründete Verband der Eisenbahnbediensteten (Amalgamated Society of Railway Servants) hervorgehoben. Derselbe ist als Lohnvereinigung (Trade Union) registrirt und bezweckt die Verbesserung der sozialen Stellung der Eisenbahnbediensteten, sowie gegenseitige Versicherung und ist gleichzeitig Rechtsschutzverein für alle Eisenbahnbedienstete der Vereinigten Königreiche. Er gewährt Unterstützungen in Krankheitsfällen, bei eingetretener Dienstunfähigkeit und an die Hinterbliebenen von bei Eisenbahnunfällen verunglückten Bediensteten. Das Vereinsvermögen besteht gegenwärtig aus 150 000 £. Die Ent-

wickelung dieser Vereinigung, welche im Interesse der Mitglieder auf eigene Kosten technische Versuche zur Verbesserung der Sicherheit im Eisenbahndienste veranstaltet, geht aus folgenden Daten hervor: Im Jahre 1888 zählte der Verband 10 000, im Jahre 1893 34 000 Mitglieder und gegenwärtig besteht derselbe aus mehr als 40 000 Mitgliedern in nahezu 500 Ortsgruppen.

Eine weitere Lohnvereinigung und gleichzeitig eine Hilfskasse ist der vereinte Bund der Lokomotivführer und Heizer (1880) mit nahezu 8 000 Mitgliedern, ferner die Allgemeine Union der Eisenbahnarbeiter (General Railway Workers Union), gegründet 1889, welche im Jahre 1893 48 000 Mitglieder zählte.

Ein hervorragender Verein ist die Eisenbahnwohlthätigkeitsanstalt (The Railway Benevolent Institution). Dieser im Jahre 1858 von Eisenbahnbediensteten gegründete Verein steht unter dem Protektorate der Königin von England, des Prinzen von Wales und des Herzogs von York und wird von den vornehmsten Kreisen Englands, von Banken und Bahnen werkthätig gefördert.

Beim Abschluss des Verwaltungsjahres (Mitte November 1895) erreichte diese grossartige Institution die imposante Zahl von 113 404 beitragenden Mitgliedern. Das Vereinsvermögen betrug 431 038 £. In den letzten 5 Jahren wurden zusammen an 20 587 Personen aus Vereinsmitteln Unterstützungen ertheilt.

In England bestehen auch mehrere Mässigkeitsvereine, deren Mitglieder ausschliesslich Eisenbahnbedienstete und deren Familienangehörige sind.

Die grösste Theilnehmerzahl (u. zw. Ende 1895 15 797 Mitglieder) umfasste der im Jahre 1882 gegründete Totalenthaltsamkeitsverein der Eisenbahnen Grossbritanniens (United Kingdom Railway Temperance Union). Derselbe bezweckt ausschliesslich die Bekämpfung der Trunksucht und Unmässigkeit.

An der Spitze dieses Vereins, welcher eine Monatsschrift veröffentlicht (On the Line), stehen höhere Eisenbahnfunktionäre und als Förderer unter anderen auch die Bischöfe von London, Carlisle und Wakefield. Eine weitere derartige Vereinigung ist der von den Bediensteten der grossen Westbahn gegründete Verein (The G. W. R. Temperance Union), welcher Ende 1895 6 175 Mitglieder zählte.

Als charakteristische Typen in der stattlichen Reihe Englischer Vereine sind noch zu erwähnen: die Bekehrungsgesellschaft der Englischen Eisenbahnen (The Railway Mission), ein ausschliesslich religiöser Verein, und der Athletenverein der grossen Nordbahn (Great Nortern Railway Athletic Association).

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 16. Dezember 1896 dem öffentlichen Verkehr übergebenen Theilstrecken der im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Györ-Veszprém-Dombovarer Lokalbahn Bakony Szt. László-Veszprém (38,572 km) und Veszprém-Veszprém város (4,081 km) sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. Oldenburgische Staatsbahn. Am 7. d. Mts. ist der Fischereihafen in Nordenham dem Betriebe übergeben und gleichzeitig auf dieser Station für sämmtliche daselbst seitens der Deutschen Dampffischerei-Gesellschaft Nordsee zur Aufgabe kommenden oder an diese Gesellschaft gerichteten Sendungen eine besondere Güterabfertigungsstelle mit der Bezeichnung Nordenham (Fischereihafen) eingerichtet worden (vergl. Bekanntmachung der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn in Nr. 2 der V.-Ztg. Inser.-Nr. 26).

Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. Am 1. Februar d. J. werden an der Bahnstrecke Wissen-Morsbach zum Aus- und Einsteigen von Personen die Haltepunkte Niederstenhof, Burg Volperhausen und Rein eröffnet (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. in Nr. 2 der V.-Ztg. Inser.-Nr. 28).

Aenderung von Stationsnamen. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Herpelje-Triest gelegenen Station Triest-Freihafen mit den Güterabfertigungsstellen Triest-Stadt K. K. St.-B. und Triest-Freihafen K. K. St.-B. ist vom 1. d. Mts. an in Triest-Hafen abgeändert worden.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Linie Budapest-Bruck a/L. gelegenen Station Komárom-Ujszöny ist in Komárom, der Name der an der Komárom-Dunaszerdahelyer Lokalbahn gelegenen Station Komárom in Uj-Komárom und der Name der an der Linie Püspök-Ladany-Debreczen-Máramaros-Sziget-Landesgrenze zwischen den Stationen Hosszúmezö und Máramaros-Sziget gelegenen Haltestelle Szarvaszó in Hegyalja abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 5082 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der grössten Radstände (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 8 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Uebereinkommen über die Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 13 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Zum neuen Jahre.

Aus einem Rückblick, welchen A. von Merta in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" auf Oesterreichs Eisenbahnen im Jahre 1896 wirft, heben wir folgende Punkte hervor. Das Hauptereigniss des Jahres war: die Schaffung eines Eisenbahnministeriums, welche sich geräuschloser als viele anderen Wandlungen im Eisenbahnwesen von geringerer Wichtigkeit vollzog. Am 17. Januar 1896 erfolgte mit Kaiserlichem Handschreiben die Ernennung des FML. R. von Guttenberg zum Eisenbahnminister und am 19. Januar 1896 veröffentlichten der Handels- und der Eisenbahnminister die Lostrennung des Eisenbahnwesens aus dem Gebiete des ersteren und das Organisationsstatut, nach welchem der letztere die K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen verwalten und die gesetzliche Aufsicht über die Privatbahnen in der Oesterreichischen Reichshälfte ausüben werde. Das grosse Publikum inklusive der Eisenbahninteressenten und die Presse kamen der neuen Schöpfung wohlwollend entgegen und auch im Parlament, nach dessen Wiedereröffnung, bezog sich die kurze Widerstandsdebatte nur darauf, dass die Errichtung ausserhalb der Session des Reichsrathes und ohne dessen Befragung geschehen war. An der Thatsache selbst fand niemand einen Tadel und die Persönlichkeit des, nach Fachkenntniss und Charakter allseitig geschätzten Eisenbahnministers vollendete die Sympathie für Schaffung seines Ressorts.

Als wichtigen Theil seines Programmes bezeichnete der Eisenbahnminister die weitere Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes, sowohl in den Haupt- als in den Nebenlinien. Bezüglich der noch in Aussicht stehenden neuen Hauptbahnen konnte er sich kurz auf die Betonung der Nothwendigkeit einer zweiten Verbindung mit Triest beschränken, da in Oesterreich mit Rücksicht darauf, dass es südlich der Donau fast durchaus Gebirgsterrain besitzt, der Bau grosser Hauptbahnen für denkbare Zeiten abgeschlossen ist. Im Parlament wurde für diese Verbindung, je nach dem Parteistandpunkte, heuer wie alljährlich, abermals die Tauern-Predillinie, die Wocheiner Bahn und die Karawankenbahn befürwortet, ohne dass nur eine dieser Linien um einen Schritt ihrer Ausführung näher gekommen wäre.

Im übrigen fiel das heurige Eisenbahnprogramm abermals ausschliessend mit Erweiterung des Lokalbahnnetzes zusammen. Mit Gesetz vom 21. Juli 1896 wurde die Ausführung von 21 Bahnen niederer Ordnung sichergestellt in der Gesammtlänge von 450 km und im Anlagewerthe von 21 Millionen Gulden, worunter jedoch eine, Görz-Heidenschaft, als Hauptbahn, die übrigen 20 als Nebenbahnen, etwa ein Drittel schmal- und zwei Drittel normalspurig. Für die Hälfte aller sichergestellten Bahnen garantirt der Staat bestimmte Reinerträgnisse, die zwischen 27 800 fl. bis 69 500 fl. für jede einzelne Bahn schwanken, zusammen jährlich 0,459 Millionen Gulden. (Zum Vergleiche sei bemerkt, dass Preussen für den gleichen Zweck pro 1896 die Summe von 8 Millionen Mark votirt hat.) Den übrigen Bahnen gibt der Staat einmalige Beiträge zur Ausführung, deren einzelne Höhe von 0,022—0,580 Millionen Gulden variirt, zusammen 22,3 Millionen Gulden. In dem

Motivenberichte zu dem Gesetz über die heuer bewilligten Lokalbahnen wird jedoch die bedauerliche Thatsache konstatirt, dass von den in den 2 letzten Jahren gesetzlich und finanziell sichergestellten 32 Lokalbahnen in der Gesammtlänge von 1151 km und mit einem Gesammtanlagekapital von 62,1 Millionen Gulden, bis zum Mai 1896 nur eine einzige vollendet und dem Betriebe übergeben war, während zehn Linien im Bau begriffen, bei acht Bahnen wohl die Detailprojekte ausgearbeitet waren, der Bau aber noch nicht begonnen hatte, alle übrigen 17 Linien, theils aus technischen Schwierigkeiten, theils wegen mangelnder Beiträge der Interessenten, sich noch ziemlich dort befinden, wo sie vor den Lokalbahn-Sicherstellungsgesetzen pro 1895 und 1894 gestanden haben.

Die eigentliche Thätigkeit des Eisenbahnbaues in Oesterreich lag auch heuer in den Wiener Verkehrsanlagen. An der Förderung der Wiener Stadtbahn wurde energisch gearbeitet. Die Nordbahnlinie, im März begonnen, wurde so beschleunigt, dass dieselbe vertragsmässig im nächsten Jahre vollendet sein wird. Die Gürtel- und die Vorortslinie werden ebenfalls programmgemäss mit Ende des Jahres 1897 in Betrieb gesetzt werden, während die Untrennbarkeit der Wienthallinie von der Wienflussregulirung eine Verschiebung des Vollendungstermines dieser Linie bis Ende 1898 verursacht.

Mit Ablehnung der Nordwestbahnvorlage im Parlament hat das ganze grossartige Verstaatlichungsprogramm, welches bekanntlich die Einlösung aller noch nicht verstaatlichten grossen Bahnen Oesterreichs, mit Ausnahme der Nordbahn, enthielt, sein vorläufiges Ende gefunden.

Erlass des Ungarischen Handelsministers an die Südbahn-Gesellschaft.

Anlässlich der Ernennung des Hofraths Dr. Eger zum Generaldirektor der Südbahn-Gesellschaft hat Handelsminister Freiherr von Daniel unterm 20. Dezember 1896 einen Erlass an die Südbahn-Gesellschaft gerichtet, in welchem er, „da der Verwaltungsrath der Südbahn hinsichtlich der von der Ungarischen Regierung wiederholt geforderten Abänderung der Direktionsorganisation der Ungarischen Linien keine Verfügung getroffen habe, und nachdem die Ausdehnung dieser Linien, die steigenden Ansprüche des Verkehrs und des Geschäfts, die Rücksichten auf die Oberhoheit des Staates und die Organisation der Geschäftsführung in gleicher Weise forderten, dass das Ungarische Netz der Gesellschaft unter eine solche Leitung gelange, die einen entsprechenden Wirkungskreis hinsichtlich der Versehung des Geschäftsganges, der Vertretung und Befriedigung der berechtigten Interessen der Ungarischen Linien besitze“, die Direktion auffordert, die Erweiterung des Wirkungskreises der Budapester Betriebsdirektion ohne Verzug in Erwägung zu ziehen, bei gleichzeitiger Abänderung der Organisationsnormen in der Richtung, dass das zur Leitung der Ungarischen Linien berufene Organ direkt dem Verwaltungsrathe unterstellt sei und in Bezug auf den exekutiven Dienst der erwähnten Linien mit dem entsprechenden Wirkungskreise ausgestattet werde. Die diesbezüglichen Vorschläge erbittet sich der Minister innerhalb des Ablaufes von 4 Wochen.

Der „Pester Lloyd“ tritt der von Wiener Blättern ausgesprochenen Vermuthung, dass dieser Erlass die Einleitung zur Dualisirung der Südbahn bilden soll, entgegen. Davon sei keine Rede. Die Absicht habe bis nun nicht bestanden und bestehe auch heute nicht. Die Ungarische Regierung habe der Südbahn stets Wohlwollen entgegengebracht, die Wahrung der Verkehrsinteressen der von den Ungarischen Linien der Südbahn durchzogenen Gegenden liessen aber wünschenswerth erscheinen, dass der Ungarischen Betriebsleitung der Südbahn eine erweiterte Kompetenzsphäre eingeräumt werde. Es handle sich hier um keine gründliche Umgestaltung, sondern um die Aufhebung von Ungleichheiten, die zwischen dem Oesterreichischen und dem Ungarischen Netze bestehen und deren Beseitigung keiner besonderen Schwierigkeit unterliegen werde.

Bauprogramm der Wiener Stadtbahn für 1897.

In der am 19. Dezember 1896 abgehaltenen Vollversammlung der Kommission für den Bau der Wiener Verkehrsanlagen, bei welcher in Vertretung des Eisenbahnministers Sektionschef Dr. Ritter von Wittek den Vorsitz führte, gelangte als erster Gegenstand der Jahresvoranschlag für 1897 zur Berathung. Nach den hierüber gefassten Beschlüssen wurde das Erforderniss mit 35324050 fl. festgestellt. Hiervon entfallen 32400000 fl. auf die im Laufe dieses Jahres auszuführenden Bauarbeiten, und zwar 22400000 fl. auf die Stadtbahn, von welcher die Gürtellinie Heiligenstadt-Gumpendorfer Linie nebst der Verbindungskurve zur Lobkowitzbrücke und dem anschliessenden oberen Theile der Wienthallinie bis Hütteldorf, sowie die ganze Vorortlinie Heiligenstadt-Penzing bis zum Jahresschlusse 1897 der Bauvollendung zugeführt werden sollen. 800000 fl. sind für den Sammelkanal am rechten Donaukanalufer, 5200000 fl. für die Wienflussregulirung und 4000000 fl. für die Umgestaltung des Donaukanals präliminirt. Für Erhaltung und Betrieb der fertigen Theile der Sammelkanäle längs des Donaukanals sind 29550 fl. eingestellt. Der Anlehens- und Kupondienst beansprucht 2871900 fl. Die Bedeckung wird, soweit hierfür die vorhandenen Kassenbestände und die eigenen Einnahmen des Fonds, darunter die erste Rate des Beitrages der K. K. Staatsbahnverwaltung für die Gemeinschaftsbahnhöfe mit 200000 fl., sowie die aktive Fahrparkmiethe mit 16000 fl., dann Kanaleinmündungs-Gebühren mit 4100 fl. und die Fruktifikate des jeweilig unverwendeten Anlehenserlöses nicht ausreichen, durch eine weitere Anlehensaufnahme, und zwar durch Begebung des grösseren Theiles der zweiten Emission des Kommissionsanlehens von 88000000 Kronen, zu beschaffen sein. Ein weiterer Beschluss betraf die Uebernahme des Kostenersatzes für die Unfallversicherung der Angestellten der Stadtbahn-Bauleitungen, welche gleich den übrigen Bauorganen der Staatsbahnverwaltung insgesammt bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen versichert sind. Endlich hat die Kommission die Anträge der Baudirektion der Wiener Stadtbahn wegen Verwendung des elektrischen Lichtes zur äusseren und von Gasglühlicht zur inneren Beleuchtung der Stationen und Haltestellen der Stadtbahn im Prinzip genehmigt und die Baudirektion eingeladen, diesbezüglich insbesondere auch nach eingehender Erwägung der Frage, ob die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung nicht in eigener Regie ins Auge zu fassen wäre, weitere Anträge zu stellen.

Eröffnung der Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal.

Am 23. Dezember 1896 wurde die Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal mit den Stationen, bezw. Halte- und Ladestellen Schlackenwerth-Haltestelle, Unterbrand, Oberbrand und Joachimsthal von der K. K. Staatsbahndirektion Pilsen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Hierbei gelangten die Haltestellen Schlackenwerth-Haltestelle und Unterbrand für den Personenverkehr, die Halte- und Ladestelle Oberbrand für den Personenverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen, die Station Joachimsthal für den Gesammtverkehr zur Eröffnung.

Eröffnung der Lokalbahnen Hliboka-Sereth und Itzkany-Suczawa.

Die K. K. Staatsbahndirektion Stanislau hat von den Bukowinaer Landesbahnen die Lokalbahnlinien Hliboka-Sereth und Itzkany-Suczawa am 1. Januar d. J. für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Die Lokalbahnlinie Hliboka-Sereth ist normalspurig, 15,366 km lang und für Dampfbetrieb als Adhäsionsbahn eingerichtet.

Dieselbe beginnt in der Abzweigestelle Kamanka im Kilometer 303,320 der Hauptbahn Lemberg-Itzkany-(Reichsgrenze) und führt über die Ladestelle Berlince und Station Tereblestie zu der Endstation Sereth.

Die Entfernungen der Stationen bezw. Halte- und Ladestellen der Lokalbahnlinie Hliboka-Sereth untereinander betragen: Kamenka (Abzweig- und Personen-Haltestelle) —, Berlince (Verladestelle) 3,142 km, Tereblestie 5,661 km, Sereth 6,282 km.

Die Lokalbahnlinie Itzkany-Suczawa ist ebenfalls normalspurig, 5,0548 km lang und als Adhäsionsbahn für Dampfbetrieb eingerichtet.

Dieselbe beginnt bei dem östlichen Flügel des Aufnahmegebäudes in Itzkany im Kilometer 355,525 der Hauptbahn Lemberg-Itzkany(-Reichsgrenze) und führt über die Personen-Haltestellen Suczawa-Bad, Alt-Itzkany und Kreuzgasse zu der Endstation Suczawa.

Die Entfernungen der Stationen bezw. Personen-Haltestellen der vorbenannten Linie untereinander betragen: Itzkany —, Suczawa-Bad (PH.) 1,060 km, Alt-Itzkany (PH.) 1,507 km, Kreuzgasse (PH.) 1,370 km, Suczawa 0,923 km.

Von den Stationen bezw. Haltestellen beider Linien gelangen die Stationen Tereblestie, Sereth und Suczawa für den Gesammtverkehr, d. i. für Personen-, Gepäck- und Güterverkehr mit Ausschluss der explosiven Gegenstände, die Haltestelle Berlince für den Wagenladungsverkehr und die Haltestellen Kamenka, Suczawa-Bad, Alt-Itzkany und Kreuzgasse blos für den Personenverkehr und den beschränkten Gepäckverkehr zur Eröffnung.

Eröffnung der Lokalbahn Adonyszabolcs-Paks.

Am 23. Dezember 1896 haben die Königlich Ungarischen Staatsbahnen die 74,46 km lange Theilstrecke Adonyszabolcs-Paks nebst der 3,19 km langen Flügelbahn Duna-Adony-Adony-Dunapart, beide vollspurig, und der Fehér und Tolna vármegyeier Lokalbahn-Aktiengesellschaft gehörig, dem öffentlichen Verkehr übergeben. An der zuerstgenannten

Linie liegen die folgenden, sämmtlich für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen mit dabei gesetzten Entfernungen ab Adonyszabolcs: Duna-Adony 8,64 km, Rácz-Almás 19,07 km, Duna-Pentele 25,46 km, Nagy-Venyim 32,57 km, Herczegfalva 36,32 km, Baracs-Ménesmajor 41,38 km, Elöszállás 47,37 km, Duna-Földvár 55,29 km, Bölcske 63,17 km, Duna-Kömlöd 71,32 km und Paks 74,46 km. Die Flügelbahn zweigt in Duna-Adony von der erstgenannten Linie ab, dient nur dem Wagenladungsverkehr und besitzt nur die Endstation Adony-Dunapart, 3,19 km von der Abzweigstation entfernt. — Die Lokalbahnlinien werden von der Direktion der Königlichen Ungarischen Staatsbahnen verwaltet und sind der Betriebsleitung in Szombathely unterstellt.

Montanbahn im Kohlenbergbau-Reviere nächst Tata (Totis).

Die Direktion der Ungarischen allgemeinen Kohlenbergbau-Aktiengesellschaft lässt zur Verbindung ihrer im Tataer Reviere neu erschlossenen Grubenbaue (donaurechtsuferseitiger Gebietstheil des Komitates Komorn) mit dem Eisenbahn-Verkehrsnetze eine vom Grubengebiete ausgehende, bis zur Station Tata-Tóváros der Hauptlinie Budapest-Tata-Tóváros-Uj-Szöny-Bruck a. d. L. (-Wien) der Königlich Ungarischen Staatsbahnen führende Montanbahn bauen, deren Betrieb voraussichtlich im Monat März d. J. eröffnet werden wird. Als Hauptabsatzgebiet der mit dem Produkte der Reviere Esztergom (Gran), Dorogh und Tokod gleichwerthigen Tataer Kohle sind nebst Budapest die südlich und westlich der obgenannten Hauptlinie gelegenen Gebietstheile jenseits der Donau zu betrachten.

Die Schienenlieferung für die Nordwestbahn.

Die Verhandlungen über die Lieferung von Schienen für die Nordwestbahn haben zu einer Verständigung geführt. Das dem Schienenkartell angehörige Oesterreichische Werk, in dessen Absatzgebiet die Nordwestbahn fällt, hatte einen Preis von 9,60 fl. für den Fall begehrt, dass die Nordwestbahn bei den besonderen, mit dem Frühjahr beginnenden Lieferungsterminen beharrt; für den Fall, als die Nordwestbahn die Lieferungstermine auf einen späteren Zeitpunkt verschiebt, wurde der Preis auf 9,50 fl. herabgesetzt. Die Nordwestbahn hat sich der zweiten Offerte angeschlossen, und die Angelegenheit erscheint hiermit erledigt.

Aenderung der Distinktion bei den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Mit 1. Dezember 1896 trat bei den K. K. Staatsbahnen eine Aenderung hinsichtlich der Eintheilung der Beamten in die einzelnen Uniformklassen ein; durch dieselbe wurde nicht nur die Distinktion der Oberinspektoren und Inspektoren um einen Grad erhöht, sondern auch den Beamten der 7. Dienstklasse die Oberbeamten-Distinktion zugesprochen. Aus diesem Anlass hat am 2. d. Mts. eine Deputation beim Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg vorgesprochen, um ihm für diese von den Staatseisenbahn-Beamten langersehnte, für sie sehr werthvolle Maassregel im Namen sämmtlicher Staatseisenbahn-Beamten den Dank auszusprechen. Der Herr Minister betonte in seiner Erwiderung, dass es ihn freue, nach Wegfall der bisher bestandenen Hindernisse in der Lage gewesen zu sein, dem schon lange gehegten Wunsche der Beamten der Staatsbahnen Rechnung tragen zu können.

Kursbewegung der Eisenbahnwerthe im Monat Dezember 1896.

	Nominal-werth	Dividende pro 1895	Kurs vom 30. November	Kurs vom 31. Dezember
Aktien:				
Aussig-Teplitzer E.	500 fl.	75,— fl.	1660,—	1660,—
Böhmische Nordbahn . . .	150 „	12,75 „	270,75	274,—
Buschtêhrader E. Lit. A. .	500 fl. KM.	63,— „	1482,—	1495,—
„ „ „ B. .	200 fl.	22,50 „	532,—	544,50
Kaiser Ferdinands-Nordb. .	1 000 fl. KM.	137,25 „	3377,50	3445,—
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	200 fl.	13,— „	286,—	291,20
Nordwestbahn Lit. A. . .	200 „	11,— „	264,50	270,75
„ „ B. . .	200 „	11,75 „	269,—	276,—
Staatseisenbahn - Gesellsch.	200 „	28 Frcs.	345,25	363,65
Südbahn	200 „	5 „	93,50	93,25
Prioritäten:				
Buschtêhrader E.	200 Kr.	4 %	99,30	100,70
Dux-Bodenbacher E. . . .	200 „	3 „	81,45	82,60
Kaiser Ferdinands-Nordb. .	100 fl.	4 „	100,60	101,—
Nordwestbahn	200 „	5 „	111,—	110,70
„	100 „	4 „	99,35	99,30
Staatsbahn	500 Frcs.	3 „	223,—	225,—
„	200 ℳ	3 „	105,25	105,30
Südbahn	500 Frcs.	3 „	173,35	175,—
„	200 ℳ	4 „	118,25	118,—
Marknoten für	100 „	—	58,87	58,80

Personalnachrichten.

Oesterreichische Nordwestbahn. Mit Allerhöchster Entschliessung vom 23. Dezember 1896 wurde dem zum Generaldirektor der Oesterreichischen Nordwestbahn ernannten Ministerialrathe im Eisenbahnministerium Anton Kühnelt aus Anlass der erbetenen Versetzung in den bleibenden Ruhestand der Ausdruck der Allerhöchsten Zufriedenheit mit seiner vieljährigen und erfolgreichen Dienstleistung im öffentlichen Eisenbahndienste bekannt gegeben.

Südbahn. Mit Ende des Jahres 1896 ist der Generaldirektor - Stellvertreter der Südbahn, Hofrath Ritter von Pfeiffer, in den Ruhestand getreten. Aus diesem Anlasse verabschiedeten sich am 1. d. Mts. die Dienstvorstände der Generaldirektion von ihm, nachdem er schon Tags vorher das Personal der ihm unmittelbar unterstandenen Verkehrsdirektion, die Verkehrschefs und die Vorstände der Dispositionsstationen der Oesterreichischen Linien empfangen hatte. Verkehrsdirektor-Stellvertreter Wagner hielt hierbei an den Scheidenden eine Ansprache, in welcher er dessen Verdienste um die Entwickelung des Verkehrswesens, besonders als Schöpfer des ersten Verkehrsreglements, darlegte und dem Abschied nehmenden Verkehrsdirektor namens aller Bediensteten ein herzliches Lebewohl zurief, für das Hofrath von Pfeiffer sichtlich gerührt dankte.

Aus Italien.

Verkehr des Hafens von Genua im Jahre 1895.

Wer die Bedeutung des Verkehrs des Hafens von Genua sowohl für den internen Eisenbahnverkehr Italiens, als auch für den internationalen Verkehr mit der Schweiz und Deutschland kennt, der wird es im höchsten Maasse begreiflich finden, dass die betheiligten Bahnen der Statistik über die Waarenbewegung in Genua ihre grösste Aufmerksamkeit schenken. Eben wurde von der Handelskammer in Genua ein statistischer Bericht über die Handels- und Schifffahrtsbewegung von Genua des Jahres 1895 im Vergleiche zum Jahre 1894 veröffentlicht. Dieser Bericht enthält 2 Abschnitte, von denen der erste dem Handel und der zweite der Schifffahrt gewidmet ist.

Es wird vorausgeschickt, dass sich beinahe überall ein sehr erfreulicher Aufschwung gezeigt hat.

I. Handel. Die gesammte Waarenbewegung des Hafens von Genua im Jahre 1895 belief sich auf 4 330 154 t, mit einer Vermehrung von 332 059 t gegen 1894; es kamen 3 640 814 (+ 278 417) t an, und es gingen 689 340 (+ 54 152) t gegen das Vorjahr ab. An der Gesammtbewegung nahm der internationale Handel mit 3 258 303 (+ 207 551) t theil, während auf die Küstenschifffahrt 1 071 851 (+ 125 015) t kamen.

Die verzollten, ausgeführten und transitirten Waaren betrugen 3 129 087 t von 557 142 808 L. Werth, und im Vergleiche zu 1894 hat man eine Zunahme im Gewichte von 110 789 t und eine Abnahme im Werthe von 15 312 219 L.

Was den Eisenbahnfrachtverkehr anbelangt, wiesen die Stationen Genuas und Sampierdarenas (einer beinahe in Amerikanischer Art aufblühenden Stadt, das ligurische Manchester genannt, die an Genua anstösst und füglich als ein Ganzes mit Genua aufgefasst werden kann) eine Gesammtgüterbewegung von 3 701 159 (+ 633 742) t auf, wovon 739 557 (+ 257 844) t ankamen und 2 962 002 (+ 375 898) t abgingen. An dem Plus betheiligen sich alle Stationen und Ladestellen von Genua und Sampierdarena, ganz besonders aber die letzteren.

Bedeutende Quantitätsdifferenzen wiesen ganz besonders folgende Artikel auf: Wein, Olivenöl, Baumöl, mineralische Oele, Kaffee, Zucker, Kupfervitriol, Gummi, Harze, Seifen, Farbehölzer und -wurzeln, roher Hanf und Jute, Baumwolle, rohe Wolle, unbearbeitete Häute, Metalle, Steinkohlen, Getreide, Reis, Oelsaaten usw.

II. Schifffahrt. Die Zahl der eingelaufenen und abgegangenen Schiffe (leer und beladen) betrug 11 980 (+ 582 gegen 1894) mit einem Tonnengehalt von insgesammt 7 894 598 (+ 362 582) t. Auf die internationale Schifffahrt kommen ¾ von dem Gesammttonnengehalt, während die Küstenschifffahrt ⅔ von der Anzahl der Schiffe für sich in Anspruch nimmt.

Was die Nationalität der Schiffe anbelangt, nimmt den ersten Platz natürlich Italien ein, was besonders der Küstenschifffahrt zuzuschreiben ist, während im internationalen Schiffsverkehre Italien wohl seinen Platz behauptet, was die Anzahl der Schiffe anbelangt, aber im Tonnengehalt von England übertroffen wird, welches die zweite Stelle einnimmt. Dann kommen die anderen Länder in folgender Reihenfolge: Deutschland (mit einer ganz bedeutenden Vermehrung), Oesterreich, Holland, Griechenland, Frankreich und Spanien.

Regierungssubvention.

Die Regierung hat eine Subvention von 3 000 L. pro Kilometer auf 50 Jahre für die ganze Linie Neapel-Piedimonte d'Alife bewilligt, und auch die Bereitwilligkeit ausgesprochen, die gleiche Subvention auf 70 Jahre für die Fortsetzung der Linie bis Aversa, wo sie sich an das Adriatische Netz anschliessen sollte, zu gewähren.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif. Auf Seite 166 des Tarifs ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 9 (Abtheilung II) Passau-Harburg U. E. von 1,19 ℳ in 1,89 ℳ zu berichtigen.

Hannover, den 6. Januar 1897. (62)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der K. K. privileg. Kaiser Ferdinands - Nordbahn etc. Auf Seite 50 des am 1. d. Mts. zur Einführung gelangten vorbezeichneten Tarifs ist der Kopf verdruckt. Es sind in denselben nicht die Kohlengrubenstationen 28—31, sondern 19—22 (Paulusgrube-Königshütte) aufzunehmen.

Deckblätter werden von den betheiligten Dienststellen ausgegeben werden.

Kattowitz, den 5. Januar 1897. (63)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Stationsnamen - Aenderung. Die Benennung der auf der Linie Stuhlweissenburg - Komárom - Ujszöny gelegenen Station Komárom-Ujszöny wurde auf „Komárom“ abgeändert.

Wien, am 3. Januar 1897. (64)

3 Güterverkehr.

Am 15. Januar 1897 wird der zu einer Haltestelle erweiterte bisherige Personenhaltepunkt Grünau an der Bahnstrecke Berlin-Jüterbog auch für den Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet. Thiere und Fahrzeuge bleiben zunächst von der Abfertigung ausgeschlossen, auch werden auf der Haltestelle Sprengstoffe weder angenommen noch ausgeliefert.

Halle a. Saale, den 7. Januar 1897. (65)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbande Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1896 unter den im Haupttarif Seite 262 und 265 enthaltenen Bedingungen für Eisenerze (A. T. 57) und Schlacken (A. T. 59) zum Hochofenbetrieb folgende ermässigte Frachtsätze in Kraft:

Von Wien Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Floridsdorf Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig
Beuthen O. S. E.	70
Bobrek	70
Borsigwerk	69
Gleiwitz	68
Königshütte Oberschl.	70
Laurahütte	70
Ludwigsglück	69
Morgenroth	70
Schwientochlowitz	69
Tarnowitz	72
Zabrze	69

Breslau, den 5. Januar 1897. (66)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem 5. Januar 1897 kommen für die nachgenannten Artikel bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 Kilogramm im Verkehr von Ludwigshafen a/Rh. und Mannheim nach Basel (Reichsbahn) die folgenden Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

a) für Crin d'Afrique (Afrikanisches Pflanzenhaar) zur Ausfuhr = 1,03 ℳ für 100 kg,

b) für gewisse Amerikanische Holzarten (Pitsch-Pine-, Eichen-, Pappel-, Yellow-Pine-Holz usw.) zur Ausfuhr = 0,90 ℳ für 100 kg.

Strassburg, den 30. Dezember 1896. (67)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr (Tarifheft A 5). Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. treten im Verkehre zwischen der Station Herzogenrath des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln einerseits und den Stationen Fauquemont, Maastricht und Meersen der Grossen Belgischen Centralbahn andererseits theilweise Frachtermässigungen ein, welche bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren sind.

Köln, den 5. Januar 1897. (68)

Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 10. Januar 1897 treten im Verkehre zwischen Grottau und Goltsch-Jenikau, Kojetitz und Mährisch - Budwitz direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 a (Holz) in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 5. Januar 1897. (69)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Infolge Einführung des Ausnahmetarifs Nr. 28 für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat und Mühlenerzeugnissen im Badischen Binnenverkehr am 1. Januar 1897 findet der Frachtsatz von 0,83 ℳ Mannheim - Basel transit im Transittarif vom 20. Mai 1890 von diesem Zeitpunkt an auf die Artikel Weizen, Roggen (Korn), Gerste und Hafer keine Anwendung mehr.

Karlsruhe, den 3. Januar 1897. (70)

Generaldirektion.

Nordwestdeutsch - Oberhessischer Güterverkehr. Die am 7. Januar 1897 im Bezirke der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn eröffnete Station Nordenham (Fischereihafen) wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. in den Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Abfertigungsbefugnisse usw. ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Cassel, den 4. Januar 1897. (71)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). Zu Theil II a Heft 8 Deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den Eisenbahndirektionsbezirken Köln und St. Johann-Saarbrücken tritt am 15. Januar 1897 der Nachtrag II in Kraft (gratis).

Strassburg, den 30. Dezember 1896. (72)

Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Tarifirung gemahlener Pressrückstände von Kartoffeln oder Rüben. Im Staatsbahn-Gruppen- und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn ist mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. ab in dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 3 hinter „Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet“ und unter Ziffer 4 hinter „Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung“ hinzuzufügen „auch gemahlen“.

Berlin, den 6. Januar 1897. (73)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn. Für Kohlen- und Cokssendungen von den in den Ausnahmetarif vom 1. Juni 1889 für den vorgenannten Verkehr einbezogenen Versandstationen, jedoch ausgenommen: Wenzeslausgrube, Rubengrube, Neurode und Möhlten, nach Station Königinhof, werden vom 1. Januar d. J. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1897 die im genannten Tarif vorgesehenen Frachtsätze abzüglich 4,5 Kreuzer für 100 kg zur Anwendung gebracht.

Breslau, den 6. Januar 1897. (74)

Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband Heft 1. Am 11. Januar 1897 treten folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Beschin nach	Ausn.-Tarif 6 (Holz) a) für 100 kg in Pfennig	b)
Neundorf i./V.	77	74

Dresden, den 7. Januar 1897. (75)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Einbeziehung der Station Fonyód-Fürdötelep in den Verbands-Gütertarif Theil III, Heft 2 vom 1. Oktober 1894. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1897 wird die Station Fonyód-Fürdötelep der K. K. priv. Südbahngesellschaft in den Tarif-Theil III, Heft 2 des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Oktober 1894 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc.) mit den für Boglár gültigen Frachtsätzen und nachstehend angegebenen Entfernungen einbezogen.

Von Fonyód-Fürdötelep bis zum Schnittpunkte						
I	II	III	IV	V	VI	VII
Kilometer						
1391	1384	1382	1345	1304	1278	1116

Die neu einbezogene Station wird in die Reexpeditions-Gruppe D eingereiht.

Wien, den 5. Januar 1897. (76)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Einstellung der Güteraufgabe, sowie Beschränkung der Güterabgabe in der Station Wien Hauptzollamt der Wiener Verbindungsbahn. Aus Anlass der infolge der Bauausführung der Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn nothwendig gewordenen Abtragung des Frachtenaufgabsmagazines und theilweisen Räumung des zollamtlichen Maga-

zines XIV in der Station Wien Hauptzollamt ist die gefertigte Bahnverwaltung nicht mehr in der Lage, den Güterdienst in der genannten Station im bisherigen Umfange aufrecht zu erhalten, weshalb dortselbst mit Genehmigung des h. K. K. Eisenbahnministeriums vom 30. Dezember 1896, Zahl 6481/III

vom 15. Januar 1897

die nachstehenden Beschränkungen bis auf weiteres eintreten werden:

a) Güteraufgabe.

Die Güteraufgabe wird in der Station Wien Hauptzollamt in allen Relationen eingestellt.

Hiervon sind jene Transit-Zollgüter ausgenommen, welche zur Stellung an das K. K. Hauptzollamt Wien angewiesen oder bei demselben bereits erliegend, von den Verfügungsberechtigten weitergesendet werden.

b) Güterabgabe.

Die Güterabgabe in der Station Wien Hauptzollamt erleidet insofern eine Beschränkung als,

nebst den im Gebührentarif, Theil II, für die den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnen sub III, Punkt 6 Lit. a, b, c und d benannten Gütern

auch Gegenstände, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen (ausschliesslich gefüllter Fässer mit kreisrunden Böden), oder deren Länge 7 m überschreitet, in der genannten Station nicht zur Abgabe gelangen dürfen.

Die Abgabe der vorbezeichneten Güter in der Station Wien Hauptzollamt ist jedoch zulässig, wenn dieselben seitens einer Zollbehörde an das K. K. Hauptzollamt Wien zur Amtshandlung angewiesen werden.

Die gefertigte Bahnverwaltung muss sich jedoch auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements, beziehungsweise des Art. 19 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorbehalten, eine über die mit Kundmachung ad Nr. 15805/CH ex 1881 eingeführten Beschränkungen hinausgehende weitere Abkürzung der lagergeldfreien Zeit und eine weitere Erhöhung des Lagergeldes in der Station Wien Hauptzollamt eintreten zu lassen, wenn bei säumiger Abfuhr der Frachtgüter mit den vorhandenen äusserst reduzirten Magazinsräumlichkeiten das Auslangen nicht gefunden werden sollte.

Wien, im Dezember 1896. (77)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft
als betriebführende Unternehmung der
Wiener Verbindungsbahn.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistande vorgenommenen 18. Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritätsanleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:

Littera A zu 3000 ℳ:

187 257 274 293 376 609 692 879 921 969.

Littera B zu 2000 ℳ:

1040 1130 1262 1340 1512 1599 1613 1730 1923 2000 2001 2261 2328 2448 2466.

Littera C zu 1000 ℳ:

2539 2602 2623 2730 2979 3018 3067 3166 3188 3254 3305 3338 3371 4070 4124 4240 4447 4500 4615 4758 4840 5032 5143 5167 5276 5319 5338 5351 5440.

Littera D zu 500 ℳ:

5531 5578 5583 5664 5665 5874 6026 6035 6061 6259 6424 6587 6658 6775 6806 6989 6993 7105 7272 7330 7631 7929 7942 8054 8059 8080 8300 8389 8426 8477 8549 8562 8807 9168 9206 9258 9311 9437 9502 9633 9683 9798 9800 9801 9865 9979 10011 10031 10322 10404 10685 10707 10812 10835 10864 10990 11261 11349.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. J. ab bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags, sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und Zinskupons Serie III Nr. 4 bis 20 statt.

Von der 17. Ausloosung (4. Januar 1896) sind folgende Prioritätsobligationen zur Einlösung noch nicht präsentirt:

Littera A Nr. 46 176 715 à 3000 ℳ.
„ B „ 1841 à 2000 ℳ.
„ C „ 4118 4132 4200 à 1000 ℳ.
„ D „ 5936 5949 6046 8517 10704 10939 11142 à 500 ℳ.

Die eingelösten Obligationen nebst den zugehörigen Kupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 5. Januar 1897. (78)

Die Direktion.

5. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe XIV. Eisenlack, Leinöl, Siccatif, Terpentin, Waterprooffirniss; Gruppe XV. Bleiweiss, Zinkweiss, gemahlene Kreide, Bleimennige, Bleiglätte, Zinnober, Chromgelb, Chromgrün, Ocker, Umbra, Caputmortuum, Schieferschwarz, Kienruss, Schachtelpulver, Blattgold; Gruppe XVI. Waschschwämme, Bimstein, Wachs, denat. Spiritus, Kolophonium, Schellack, blaus. Kali, Borax, Leim, Salmiak, Salzsäure, Salmiakgeist, Schwefelsäure; Gruppe XVII. Schmelztiegel, Schleifsteine, Chamottesteine, Pappe, Schmirgel, Schmirgelleinen, Schmirgel- und Glaspapier, Filze und Filzplatten; Gruppe XVIII. Segeltuch, Leinwand für Fenstervorhänge, graue Leinwand und Drillich, Wachstuch, Ledertuch, Linoleum; Gruppe XIX. Plüsch, wollener Gardinenstoff, Wollgarn, Schafwolle, Schmierpolster, Pferdehaare, Waldwolle, Gurte zu Fensterzügen und Gegengewichten, Naht- und Plattschnur, Hutnetz-, Feder-, Säge- und andere Schnur, Bindestricke, Fensterzugborden, Quasten, Hutnetze, knöcherne Vorhängeringe. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zu den Verdingungsterminen am 29. Januar d. J., Vormittags 10 Uhr für die Gruppen XIV, XV, XVI und am 5. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr für die Gruppen XVII, XVIII, XIX versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ für jede der vorgenannten Gruppen postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist für die drei ersten Gruppen bis 26. Februar, für die drei letzten Gruppen bis 5. März d. J.

Breslau, den 3. Januar 1897. (79)

Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Schluss vom Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
5	A D	1829	1	Korb	Eisenwaaren	—	30	5	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
6	A D	7069	1	Kiste	?	—	—	6	Schönefeld	K. E.-D. Halle a/S.	
7	A K	11135	2	Kisten	leer	—	43	7	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
8	A O D	3066	1	Sack	Haselnüsse	—	98	8	Deutzerfeld	„	
9	B	223	1	Kiste	Glashülsen	—	87	9	Solingen-Nord	„	
10	B A G	91	1	—	leerer Korb	—	43	10	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
11	B J G	4	1	Fass	Terpentinöl	—	—	11	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
12	C K	1859	1	—	leere Kiste	—	—	12	Berlin Anh. B.	K. E-D. Berlin	
13	D	675	2	Stücke	?	—	13	13	Deutzerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
14	E K	4623	1	—	Lattengestell	—	32	14	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
15	E P	23029	1	Ballen	baumw. Riemen	—	41	15	„	„	
16	F B	4353	1	Kollo	Blumenständer	—	9	16	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
17	F L	1516	1	Wagen	Pferd	—	—	17	Hagen	„	
18	G	200	1	Kiste	?	—	28	18	Düsseldorf-Der.	„	
19	G B	169	1	Korb	leer	—	6	19	„	„	
20	G B	02150	1	Kiste	—	—	—	20	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
21	G S	19634	1	„	Posamentirwaaren	—	—	21	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	beklebt Leipzig.
22	H C	1385	1	„	gefüllt	—	14	22	Hagen	„	
23	H F	468	1	Fass	ansch. Wein	—	32,5	23	Mansfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
24	J H	3428	1	—	leere Kiste	—	41	24	Berlin Anh. B	K. E.-D. Berlin	
25	K	7	1	Sack	Haare	—	14	25	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
26	L	5	1	Kiste	Milchglas	—	16,5	26	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
27	L G	636	1	Packet	Eisenwaaren	—	25	27	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
28	L H	—	1	—	leere Kiste	—	20	28	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
29	M N	5600	1	Fass	Mennig	—	107	29	Deutzerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
30	O	—	1	Kollo	Eisentheil (gelb)	—	1	30	Gr. Lichterfelde	K. E.-D. Berlin	
31	O K	5	9	—	alte Brettchen	—	6	31	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
32	R C	22275	1	—	leere Kiste	—	23	32	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
33	R N	422	1	Fass	Graphit	—	540	33	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
34	S K & Co.	1947/8	2	—	Kisten	—	—	34	Berlin Anh. B.	K E.-D. Berlin	
35	St	3361	2	—	Kisten	—	94	35	„	„	
36	T	50	1	—	l. eisernes Fass	—	—	36	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
37	T S	500	1	—	eis. Stange	—	3	37	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
38	W B	42426	1	Kiste	Glaswaaren	—	36	38	„	„	
39	W H	23928	1	—	leere Kiste	—	15	39	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
40	W H	9017	1	Kiste	Blechofenthüren	—	26	40	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
41	Z N A	4717	1	„	Nähgarn	—	57	41	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
42	Hagen S	—	6	—	Gusstöpfe	—	42	42	Hagen	„	
43	C. J. Jäger	34	1	—	Achsbuchsuntertheil (neu)		—	43	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
44	A. Manheim	—	1	Pack	Rosshaare	—	21	44	Leipzig Berl. B.	„	
45	Pilsen Brauerei	—	1	—	leeres Bierfass	—	45	45	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
46	KS	159	1	Fass	Schmalz	—	—	46	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
47	M	626	1	—	leere Kiste	—	12	47	Hagen	K E.-D. Elberfeld	
48	rother Strich	—	1	—	Winkeleisen	—	8	48	Siegen	„	
49	△ H	23	1	Fass	Gusstöpfe	—	42	49	Hagen	„	
50	—	15/12	1	Bund	Eisenringe	—	15	50	Düsseldorf-Der.	„	
51	—	133/126	2	—	Decken	—	—	51	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
52	—	—	1	Bund	Deckel	—	30	52	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
53	—	—	1	Stab	Eisen	—	—	53	B.-Gladbach	„	
54	—	—	1	—	Eisenblech	—	—	54	Düsseldorf-Der.	„	
55	—	—	1	—	eis. Hammer	—	1	55	Ohligs	„	
56	—	—	1	Gebund	Hohlglas	—	18	56	Deutzerfeld	„	
57	—	—	1	Sack	Hornspähne	—	50	57	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
58	—	—	1	—	Kette	—	—	58	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
59	—	—	1	Kiste	leere Kisten	—	14	59	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
60	—	—	1	Sack	alte Kleider	—	14	60	Deutzerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
61	—	—	2	—	Lampenkugeln	—	6	61	Hagen	„	
62	—	—	1	—	gusseis. Scheibenrad		32	62	Plettenberg	„	
63	—	—	1	—	Spielbrett	—	—	63	Berlin Gz. B.	K. E.-D. Berlin	
64	—	—	1	—	Stahlwelle	—	109	64	Barmen-Rittersh.	K. E-D. Elberfeld	
65	—	—	1	Korb	bronz. Thürgriffe	—	17	65	Gevelsberg-H.	„	
66	—	—	1	Packet	Thürgriffe	—	29	66	Mülheim a/Rh.	„	
67	—	—	1	—	Wäschehaken	—	2	67	Vohwinkel	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 1. Jahrgang 1897. Berlin, am 9. Januar 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	2	Kolli	Ofentheile —	2,5	1	Kurzel	Elsass-Lothring.	
2	A	I	1	Sack	Betten u. Kleider —	25	2	Hardenberg	K. E.-D. Danzig	
3	A B	6	1	Kiste	geräucherte Bücklinge	44	3	Weissenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
4	A B	—	1	„	Cichorien —	44	4	Strassburg	Elsass-Lothring.	
5	A C	34	1	Verschlag	Möbelkasten —	173	5	München C.	Bayerische Stsb.	
6	A C Z	34	1	Kiste	Eisenwaaren —	34	6	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
7	A D	2216	3	Bunde	Glasflaschen —	20	7	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
8	A E	2425/26	2	Stück	Kinderstühle —	14	8	Frankenberg H.N.	K. E.-D. Cassel	
9	A H	1643	1	Kiste	gefüllt —	17,5	9	Colmar	Elsass-Lothring.	
10	A H N	5227	1	Sack	Nüsse —	13	10	Breslau O.S.	K. E.-D. Breslau	
11	{ A K T V	5497 2215	1 1	Kiste Gestell }	? —	105	11	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
12	{ AK }	1092	1	Fass	Bier —	46	12	Avricourt	Elsass-Lothring.	{ Kirschbräu-München.
13	A K	404	1	eis. Fass	Säure —	291	13	Altona	K. E.-D. Altona	
14	A M	—	1	Kiste	Apfelsinen —	64	14	Hamburg H.	„	
15	{ AM 80 }	53	1	Sack	Pflaumen —	86	15	Sternberg N/M.	K. E.-D. Posen	
16	A R	6760/1	2	Kisten	Käse —	74	16	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
17	A Z	50	1	Fass	Schmieröl —	?	17	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
18	B	4335	1	Kiste	Abfallbonbons —	21	18	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
19	B B	—	1	Bund	Zinkdraht —	20	19	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
20	B C	1/3	3	Kisten	Bücklinge —	15	20	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
21	B C	14011	1	Kiste	leer —	?	21	Irrenlohe	„	
22	B S	2091	1	„	Kleider und Wäsche	24,5	22	Markneukirchen	Sächsische Stsb.	
23	C B	10365	1	„	2 Flaschen Lack —	42,5	23	Lindau	Bayerische Stsb.	
24	C C C	—	1	Geb.	leer —	9	24	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Frzb.	
25	C F	—	1	Bund	Stahl —	24	25	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
26	C F R	3952	1	Kiste	gefüllt —	109	26	Aachen	K. E.-D. Köln	
27	C R	198	1	Packet	Papierwaare —	12,5	27	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
28	C S	124	1	—	Eisenstange —	43	28	Gemünden	Bayerische Stsb.	
29	C T N	II	1	Sack	Hase —	3,5	29	Parchim	Meckl. Friedr. Frzb.	
30	C W	7803	1	Pack	gusseis. Verzierung —	4	30	Crefeld	K. E.-D. Köln	
31	C W	42	1	Sack	Werg —	10	31	Immendingen	Württemberg. Stsb.	
32	D B	2253	1	Pack	Sophatische —	23	32	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
33	D G	1912	1	Fass	Wein? —	66	33	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
34	E G Z	1540	1	Kiste	leer —	15	34	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
35	E J	8334/5	2	Kisten	Kerzen —	30	35	Strassburg	Elsass-Lothring.	
36	E J	{ zwischen 101/9 }	4	Stück	leere Petroleumfässer	?	36	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
37	E M	7538	1	Kiste	Nudeln —	—	37	Riedlingen	Württemberg. Stsb.	verkauft.
38	E S	4653/5	3	Stück	{ ansch. Drechslermaschinen }	144	38	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
39	E S	4656	1	Kiste	Maschinentheile —	48	39	„	„	
40	E S	100	1	„	? —	17,5	40	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	*)
41	F B	3785	1	„	Zuckerw. —	29,5	41	Neustadt W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
42	F G	12	2	Kolli	eis. Kabelschlösser —	64	42	Spandau	K. E.-D. Berlin	
43	F H S	2965	1	Kiste	Mineralien —	52,5	43	München C.	Bayerische Stsb.	
44	F R	4	1	Sack	Kartoffeln —	49	44	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
45	F v. B	—	1	Demyohn	ansch. Säure —	?	45	Niebüll	K. E.-D. Altona	
46	G	—	3	Ballen	Baumwollabfälle —	525	46	Hamburg H.	„	
47	G C	—	1	Pack	Düten —	5	47	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
48	G N	17	1	—	Puppenwagen —	2	48	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
49	G R	433	1	Pack	Teppichklopfer —	9	49	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
50	G R & C	4861	1	Kiste	Bonbons —	35	50	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr. Kiel.
51	G S	4	1	„	? —	—	51	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
52	G S	1074	1	„	emaill. Eisenwaaren —	13	52	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	

*) beschr.: Julius Sauerteig in Barmedel, Hannover.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	G W	I	1	Ballen	Felle —	96	53	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	Mögglingen bez
54	G W	—	1	—	Koksfüller —	1,5	54	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
55	H	2	1	Kiste	leer —	?	55	Endorf	Bayerische Stsb.	
56	H	2500	1	Ballen	Leder —	?	56	Strassburg	Elsass-Lothring.	
57	H	8497	1	Fass	leer —	315 l	57	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
58	H F	6	1	Packet	Holzleisten —	42	58	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
59	H K	6174	1	Korb	Eisenwaaren —	41	59	Schweidnitz	K. E.-D. Breslau	*) eis. Hebel u. runde Stücke.
60	H M	20420	1	Pack	Eisentheile*) —	17,5	60	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
61	H S	—	1	Sack	Kleider, Bestücke usw.	55	61	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
62	H W	11	1	Koffer	? —	33	62	München C.	Bayerische Stsb.	
63	J	1	1	Tafel	Blech —	8,5	63	Gmünd	Württemberg. Stsb.	
64	J D	392	1	Fass	leer —	74	64	Moers	K. E.-D. Köln	gez. mit Firma Petroleum-Ges. Geestemünde.
65	J G B	53. 91/2	3	Ballen	Juteleinen —	130	65	Lauterburg	Elsass-Lothring.	
66	J H	2	1	Fass	Petroleum —	175	66	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
67	J K	32. 40/41	3	Säcke	Flaschenverschlüsse von Porzellan	142	67	Berlin Ostb. G.	K. E.-D. Berlin	
68	J K	1046	1	Kiste	Gegenstände für elektr. Beleuchtungseinrichtung	18,5	68	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
69	J M	—	1	"	Korsetts —	37	69	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Schaffhausen bez.
70	J R	7	1	Ballen	Rehhaare —	21	70	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
71	K	7	1	Sack	Steine —	48	71	Strassburg	Elsass-Lothring.	
72	K B	166237	1	Ballot	3 Packete Zucker —	14	72	Herford	K. E.-D. Hannover	beschr.: Herford.
73	K C (roth)	—	1	Pack	eis. Ofentheile —	23,5	73	Geestemünde	"	
74	K F	7223	1	Kiste	Packstroh u. 3 leere blech. Theebüchsen	18	74	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
75	K L	9561	1	Ballen	? —	33	75	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	ansch. Manufakturwaaren.
76	K L	9561	1	Kiste	Wollwaaren —	33,5	76	Guben	K. E.-D. Berlin	
77	L	—	2	Stäbe	Rundeisen —	—	77	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
78	L	—	110	Stück	Spahnkörbe —	10	78	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
79	L M	32	1	Bund	leere Körbe —	4	79	Aachen	K. E.-D. Köln	
80	T K	32	1	"	leere Körbe —	4	80			
81	L R	357	1	Fass	Petroleum —	194	81	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
82	L R	5655	1	Kiste	Christbaumschmucksachen	13	82	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
83	L S	9178	1	"	altes Packstroh —	93	83	Berlin H. u L.	K. E.-D. Berlin	
84	M C	331	1	Rolle	Zeichenpapier —	7	84	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
85	M E	6216	1	Kiste	? —	52	85	Saarburg	Elsass-Lothring.	
86	N	9620	1	"	emaill. Blecheimer	?	86	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	beschr.: Lüneburg.
87	N P	25	1	"	Gläser —	23	87	Pfaffenhofen	Elsass-Lothring.	
88	N S	—	6	Kolli	Ofenrost —	88	88	Strassburg	"	
89	P	58165	1	Kiste	ansch. Eisenwaaren	105	89	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
90	R	20036, 20093, 21076, 21079	4	—	leere Kisten —	34	90	München C.	Bayerische Stsb.	
91	S	883	1	Sack	Weizen —	36	91	"	"	
92	S	8484	1	"	Mehl —	—	92	Burgwaldniel	K. E.-D. Köln	
93	S C	3316	1	"	Nüsse —	48,5	93	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
94	S & Co.	51511	1	Kiste	Blechspielwaaren —	29	94	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
95	S S	1896	1	Fass	? —	84	95	Schwabach	Bayerische Stsb.	
96	St	10	1	Korb	gefüllt —	29	96	Ritschenhausen	"	
97	S W	896	1	Kiste	Cigarren —	41	97	Amberg	"	
98	S W	—	1	Bund	Eisentheile —	2	98	Pasing	"	
99	T	2486	1	Ballen	Matratze —	21	99	Strassburg	Elsass-Lothring.	
100	T A B	27	1	Sack	Mehl —	100	100	Miltach	Bayerische Stsb.	
101	T H	—	1	—	eis. Rohr —	6	101	Strassburg	Elsass-Lothring.	
102	V E	—	1	—	Eisentheil —	10	102	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
103	v. P G	4931	1	Kiste	leer —	31	103	Regensburg	Bayerische Stsb.	
104	W	—	1	Korb	leer —	17	104	Möllenhagen	Meckl. Friedr. Frzb.	
105	W	—	4	—	Herdringe —	1,5	105	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
106	W	—	1	Ballen	Hopfen —	32	106	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
107	W B	3549	1	Kiste	? —	—	107	Malchin	Meckl. Friedr. Frzb.	bez.: Berlin u. Düsseldorf.
108	W F	499	1	"	leer —	40	108	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
109	W F F	—	2	—	Pferdebäume —	—	109	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Frzb.	
110	W H	1774	1	Sack	Pfeffer —	13	110	Eschw.-Thal	K. E.-D. Köln	
111	W J	58	1	Kiste	leere Cigarrenkisten	37	111	Köln-Ger.	"	
112	W R	1041	1	"	Weckeruhren —	51	112	Gmünd	Württemberg. Stsb.	
113	Z	3	1	Blechkübel	Talg —	35	113	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
114	Bärwald Nakel	—	1	—	leeres Petroleumfass	?	114	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
115	Cöthen	7	1	—	leeres Fass —	34	115	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
116	R D & Co. Danzig	959	1	Sack	Sackband —	52	116	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
117	E W Memel (kann auch Möwe sein)	1462	1	Lattenverschlag	Käse —	22,5	117	Memel	K. E.-D. Königsberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
118	S. B. N. B. Ingermany	—	1	Bund	Draht —	42	118	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
119	J. J. Kohn	—	1	—	Leine —	0,5	119	Gemünden	Bayerische Stsb.	
120	H Köln	—	2	Platten	Eisenblech —	26	120	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
121	Kolejski Kubick	—	1	Sack	Kleider —	17	121	Posen	K. E.-D. Posen	
122	Löwenbräu	5126	1	—	leeres Fass —	31	122	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
123	B. Lang	—	1	Pack	Drechslerwaaren (Schubladenknöpfe)	2,5	123	Pr. Holland	K. E.-D. Königsberg	
124	Mogilnoer Dampfmühle	—	1	—	leeres Petroleumfass	?	124	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
		219	1	—	leeres Petroleumfass	?				
125	Nienburg	2170	1	—	zweithür. Kleiderspind (unpolirt)	81	125	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
126	Weber	—	1	Koffer	leer, grau —	3,5	126	Saargemünd	Elsass-Lothring.	Gepäck.
127	Chr. Zwicker Gypsgeschäft Untertürkheim	—	1	Sack	Gyps —	50	127	Ulm	Württemberg. Stsb.	
					C. Güter m. Numm.bez.:					
128	roth	I	1	—	eis. Gewicht —	5	128	Brüel	Meckl. Friedr. Frzb.	
129	—	2	1	Kiste	leer —	10	129	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
130	—	3	1	—	Ofendeckel —	6	130	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
131	—	63	1	Kiste	? —	28	131	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
132	—	4904	1	—	Wagendecke —	—	132	Magdeburg H.	„	
133	—	20430	1	—	gusseis. Riemscheibe	13	133	Buxtehude	K. E.-D. Hannover	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
134	weisser Strich	—	2	Stangen	Rundeisen —	9	134	Cosel	K. E.-D. Kattowitz	
135	grüner Doppelstrich	—	1	Packet	Eisenwaaren —	3,5	135	Oppeln	„	
136	+ +	—	2	Stäbe	Rundeisen —	90	136	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
137	blauer Strich	—	1	—	Eisenrohr 7,5 m lg., 3 cm Durchmesser	—	137	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
138	/ roth	—	1	Kollo	3 blech. Ofenrohre —	3	138	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
139	—	—	2	—	Ausschaltketten —	2	139	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
140	—	—	1	Blecheimer	Apfelgelée —	12,5	140	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
141	—	—	1	Ballen	20 braune, ca. 3 m lange Bambusstöcke mit Wurzelknollen	40	141	Leipzig Dr. B.	Sächsische Stsb.	
142	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	52	142	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
143	—	—	1	Ring	Bleirohr —	64,5	143	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
144	—	—	1	—	Blumentisch —	10	144	Köln Ger.	K. E.-D. Köln	
145	—	—	1	—	eis. verzinnter Bügel	2,5	145	Barsinghausen	K. E.-D. Hannover	
146	—	—	1	Partie	Braunkohle —	1500	146	Sagan	K. E.-D. Breslau	im Wagen 25998 Erf.
147	—	—	13	Stück	Bretter —	?	147	Breslau O. S.	„	
148	—	—	1	Sack	Candiszucker —	50	148	Coblenz	K. E.-D. Köln	
149	—	—	1	Rolle	verzinkter Draht —	30	149	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
150	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	20	150	Molsheim	Elsass-Lothring.	
151	—	—	1	Bund	6 Stäbe Eisen —	34,5	151	Lehrte	K. E.-D. Hannover	etwa 5 m lg.
152	—	—	16	Kolli	Eisenguss —	15	152	Aachen	K. E.-D. Köln	
153	—	—	2	Stück	runde Eisenstangen	8	153	Stadt Oldendorf	K. E.-D. Cassel	an den Enden Muttern.
154	—	—	1	—	Eisenstab —	10	154	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
155	—	—	1	—	Eisenstange, 2 m lg.	5,5	155	Bamberg	„	
156	—	—	1	Kollo	Eisentheile —	2	156	Bremen	K. E.-D. Hannover	
157	—	—	1	—	Eisentheil (ansch. ein Gegengewicht zu einer Maschine)	13	157	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
158	—	—	1	Sack	Erbsen —	32	158	Danzig	K. E.-D. Danzig	
159	—	—	1	—	Fahrrad —	—	159	Breslau Plusmagazin	K. E.-D. Breslau	*)
160	—	—	1	Korb	Feigen —	14,5	160	Colmar	Elsass-Lothring.	
161	—	—	1	Sack	Feigen —	20	161	Luxemburg	Wilh.-Luxemburgb.	
162	—	—	2	Säcke	Felle —	100	162	Carthaus	K. E.-D. Danzig	
163	—	—	1	Bund	Gardinenstangen —	5	163	Neuss	K. E.-D. Köln	
164	—	—	3	—	Gasrohre, 5 m lg. —	35	164	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	

*) Rad ging am 10/X. 96 auf Gepäckschein Nr. 12 (ohne Fahrkarte) von Charlottenburg in Brunow ein. Versender unbekannt, Empf. Theodor Müller nicht zu ermitteln.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
165	—	—	1	Kollo	Geräthschaften (Spaten, Forken etc.)	10	165	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
166	—	—	1	—	Hacke —	—	166	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
167	—	—	2	Ballen	Hafenspitzen —	357	167	Köln*)	"	*) Lagerhaus.
168	—	—	1	—	Haidschnuckenfell —	3,5	158	Minden	K. E.-D. Hannover	
169	—	—	1	—	Hase —	5	169	Hamburg L.	Lübeck-Büchener	für 2 *M.* verkauft.
170	—	—	3	Stück	Heerdtheile —	12	170	Colmar	Elsass-Lothring.	
171	—	—	1	—	kl. vernickelter Herdkessel	4	171	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
172	—	—	2	Stück	geschnitzte Holztheile**)	9	172	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	**) eines davon mit einer Figur.
173	—	—	2	—	kl. Kammräder —	3	173	Walsrode	K. E.-D. Hannover	grün gestrichen.
174	—	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	120	174	Posen	K. E.-D. Posen	
175	—	—	1	—	Kinder-Velociped —	8	175	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
176	—	—	1	Kiste	5 Einsatzkistchen —	3	176	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
177	—	—	1	"	leer —	?	177	Endorf	Bayerische Stsb.	
178	—	—	1	Sack	Kleider u. Kartoffeln	50	178	Luxemburg	Wilhelm-Luxembgb.	
179	—	—	1	Kollo	7 leere Körbe —	25	179	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
180	—	—	1	—	kl. Küchentisch —	8	180	Coblenz	K. E.-D. Köln	
181	—	—	1	—	Küppebügel —	—	181	Aachen	"	
182	—	—	1	—	Ladebrücke —	47	182	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
183	—	—	6	Säcke	Lederabfälle —	305	183	Erstein	Elsass-Lothring.	
184	—	—	1	Sack	alte Lumpen —	12	184	Gerolstein	St. Johann-Saarbr.	
185	—	—	1	"	Maschinentheil***) —	8	185	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	***) in Leinen.
186	—	—	1	—	Maschinentheil —	3	186	Minden	K. E.-D. Hannover	
187	—	—	1	—	gusseis. Maschinentheil	8	187	Namslau	K. E.-D. Kattowitz	
188	—	—	1	Sack	Nüsse —	50	188	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
189	—	—	1	Partie	Nusskohle —	500	189	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
190	—	—	1	—	leeres Oelfass —	?	190	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
191	—	—	2	Stück	Ofenrohre —	8	191	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
192	—	—	2	"	Ofenrohre —	1	192	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
193	—	—	1	—	Ofenrohrknie —	10	193	Strassburg	Elsass-Lothring.	
194	—	—	1	Bund	Ofentheile —	3	194	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
195	—	—	1	—	def. Ofenthür —	1	195	Sagan	K. E.-D. Breslau	
196	—	—	2	—	Ofenthüren —	5	196	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
197	—	—	1	Ballen	Pelzdecke —	25	197	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
198	—	—	1	Kollo	Pferdebeinschützer —	—	198	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
199	—	—	1	Verschlag	2 Pumpen —	25,5	199	Schweinfurt C.	Bayerische Stsb.	
200	—	—	1	Gestell	Puppenwagen —	2	200	Dieuze	Elsass-Lothring.	
201	—	—	1	—	Reh —	22	201	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
202	—	—	1	—	Röhre (Eisen) —	68	202	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
203	—	—	1	Stange	Rundeisen 4 m lg. —	8	203	Fürth	Bayerische Stsb.	grün.
204	—	—	1	"	Rundeisen —	10	204	Coblenz	K. E.-D. Köln	
205	—	—	1	"	Flacheisen —	10	205	Coblenz	K. E.-D. Köln	
206	—	—	1	Pack	leere Säcke —	8	206	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
207	—	—	1	"	alte Säcke —	22	207	"	"	
208	—	—	1	"	leere gebrauchte Säcke	33	208	Jägerndorf	K. E.-D. Kattowitz	
209	—	—	1	"	Schnitterwerkzeug (2 Spaten, 1 Schippe, 2 Sensen, 1 Sensenbaum, 1 Harkenstiel, 1 Schlagruthe)	14	209	Czerwinsk	K. E.-D. Danzig	
210	—	—	2	Kolli	Schranktheile —	46	210	Strassburg	Elsass-Lothring.	
211	—	—	1	Blechbüchse	Schuhfett —	4,5	211	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
212	—	—	2	Tafeln	Schwarzblech —	35	212	Kreuznach	St. Johann-Saarbr.	
213	—	—	2	Bund	Schwarzblech —	45,5	213	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
214	—	—	1	—	Stahlschaar —	7	214	Glogau	K. E.-D. Breslau	
215	—	—	1	Bund	eis. Stangen (Anker-?)	18	215	Neumünster	K. E.-D. Altona	
216	—	—	1	Sack	Tirefonds —	27	216	St. Ludwig	Elsass-Lothring.	Gepäck.
217	—	—	1	—	hölz gedrechseltes Tischbein (neu)	0,5	217	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
218	—	—	2	—	Vorsatzbretter —	—	218	Simbach	Bayerische Stsb.	
219	—	—	1	Rolle	Wachstuch —	0,5	219	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
220	—	—	1	—	Wagendecke —	—	220	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
221	—	—	1	—	Wagendecke —	—	221	Floss	Bayerische Stsb.	
222	—	—	1	Kübel	Wagenfett —	11	222	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	
223	—	—	1	—	eis. Welle, 1 m lg. —	—	223	Rummelsburg †)	K. E.-D. Berlin	†) Rgb.
224	—	—	16	Bund	Werg —	175	224	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
225	—	—	1	Pack	Zinkblech —	28	225	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn
1	A	490	1	—	leere Kiste —	13	1	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin
2	A B	2	1	Rolle	Matten —	3,5	2	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld
3	A B	5	2	—	Sattelböcke —	10	3	Düsseld.-Der.	"
4	A B	270	1	—	leere Kiste —	32	4	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin

(Seite V vom Güter-Anzeiger siehe Seite 8 des Textbogens.)

Nr. 4. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr. 8, S.W.);
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. Januar 1897.

Inhalt:

Ueber Eisenbahnbeamtenvereine.

(Schluss aus Nr. 3.)

In Frankreich bestehen folgende selbständige Vereine:

Der Versicherungsverein für Kinder von Beamten und Arbeitern der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in Paris, gegründet im Jahre 1883 (Société de Prévoyance en Faveur des enfants etc.). Derselbe bezweckt die Sicherung einer Aussteuer in einem zu bestimmenden Zeitpunkt oder einer Leibrente mit Eintritt des 50. Lebensjahres und zählte Ende 1894 5 630 Mitglieder. Zu diesem Zeitpunkt besass der genannte Verein ein Vermögen von 352 651 Frcs.

Der wechselseitige Versicherungsverein der Beamten der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (Société de Secours mutuels des Agents), gegründet im Jahre 1867, bezweckt Krankenunterstützung und ärztliche Hilfe für Mitglieder und deren Frauen, Sicherung eines Ruhegehaltes und Unterstützung bei Unglücksfällen. Ende 1894 zählte dieser Verein 65 Ehrenmitglieder und 606 beitragende Mitglieder. Das Vereinsvermögen bestand aus 257 252 Frcs.

Der Waisenverein der Französischen Eisenbahnen in Paris, gegründet im Jahre 1891 (Orphelinat des chemins de fer français) bezweckt insbesondere den Waisen von Eisenbahnbediensteten in allen Lebenslagen beizustehen. Zur Aufnahme in diesen Verein, welcher keine Unterscheidung zwischen ehelichen und ausserehelichen Kindern macht, ist jedoch der Nachweis des Französischen Bürgerrechts erforderlich.

Der Hilfs- und Versorgungsverein der Arbeiter und Beamten der Französischen Orléansbahn (Société de Secours mutuels et de Prévoyance des Ouvriers et Employés), gegründet im Jahre 1865, ist ein Pensions- und Pensionszuschussverein. Im Jahre 1894 betrug der Stand 10 317 Mitglieder. Das Vereinsvermögen repräsentirte 7 360 168 Frcs.

Der grösste Verein ist die im Jahre 1880 gegründete Brüderliche Vereinigung der Beamten und Arbeiter Französischer Eisenbahnen (Association fraternelle des Employés et Ouvriers des chemins de fer français) mit dem Sitze in Paris. Der genannte Verein zählte Ende 1895 21 Ehrenmitglieder, darunter den gegenwärtigen Präsidenten der Französischen Republik, 743 unterstützende Mitglieder und in 104 Ortsgruppen, welche auch die Kolonien umfassen, 45 301 wirkliche Mitglieder. Der Rechenschaftsbericht für das Jahr 1895 schliesst mit einem Vermögensstand von 13 998 043 Frcs. Diese als gemeinnütziges öffentliches Institut erklärte Vereinigung bezweckt die Sicherung eines Ruhegehaltes, welches im Falle des Ablebens auf die überlebende Ehehälfte, eventuell auf die Waisen, weiter auf die anerkannten ausserehelichen Kinder oder auf die eventuell hinterbliebenen Mütter derselben übergeht.

Ein der Arbeiterorganisation angehörender Verein mit beiläufig 20 000 Mitgliedern ist das Syndikat der Beamten und Arbeiter der Französischen Eisenbahnen (Le Syndicat des Employés et Ouvriers des chemins de fer).

In Italien ist seit mehreren Jahren eine erhöhte Vereinsthätigkeit der Eisenbahnbediensteten zu beobachten. Insbesondere das Konsumvereinswesen wird auch von den Eisen-

bahnbediensteten kultivirt. Es bestehen gegenwärtig in Italien 36 Eisenbahnkonsumvereine. Diese Vereine sind selbständig, geniessen jedoch vielfache Erleichterungen seitens der Eisenbahnverwaltungen.

Der Konsum- und Unterstützungsverein für Eisenbahnbedienstete in Turin zählte 4 800 Mitglieder, der gegenseitige Unterstützungsverein der Beamten der kontinentalen Eisenbahnen in Turin (1881) 1 363 Mitglieder.

Der Vorschuss- und wechselseitige Versicherungsverein für das Personal der Italienischen Eisenbahnlinien in Bologna (1881) vereinigt 3 126 Mitglieder, der Eisenbahnklub in Mailand (Circolo Ricreativo Milanese dei ferrovieri) 800 Mitglieder.

Ein eigenartiger Verein ist der Sparverein der Beamten der Italienischen Mittelmeerbahn in Mailand, gegründet 1890 (Associazione di Risparmio tra gli Agenti delle ferrovie del mediterraneo). Er bezweckt einerseits den Mitgliedern Spareinlagen zu verzinsen, andererseits aus Vereinsmittel Aktien der Italienischen Mittelmeerbahn zu erwerben, behufs Wahrung der Interessen der Beamten in der Generalversammlung der genannten Bahn. Der Verein zählte Ende 1895 3 289 Mitglieder. Die gesammten Spareinlagen betrugen 164 450 L. Der Verein besass Ende 1895 185 Aktien der Mittelmeerbahn im Werthe von 93 000 L.

Der Unterstützungsverein der Lokomotivführer und Heizer in Mailand zählte beiläufig 2 000 Mitglieder, der Italienische Eisenbahnverband in Turin 1 400 Mitglieder und der Verein des Fahrpersonals in Mailand 1 800 Mitglieder.

Ein der Arbeiterorganisation angehöriger Verein ist die im Jahre 1894 in Mailand gegründete Eisenbahnliga (Lega ferrovieri) mit dem gleichnamigen Organ. Dieselbe vereinigt gegenwärtig beiläufig 20 000 Mitglieder und agitirt in jüngster Zeit für die Errichtung eines von sämmtlichen in Mailand bestehenden Eisenbahnvereinen daselbst zu gründenden Vereinshauses.

In Schweden bestehen gegenwärtig beiläufig 80 Eisenbahnbeamtenvereine. Die Mehrzahl derselben wurde in den letzten 10 Jahren gegründet. Die ältesten Vereine sind der im Jahre 1870 gegründete Sparkassenverein der Eisenbahnbeamten in Stockholm mit 202 Mitgliedern und der im Jahre 1873 gegründete Sterbekassenverein für Eisenbahnbedienstete in Stockholm mit 442 Mitgliedern.

In der Schweiz sind mit dem Stande zu Ende 1895 folgende Vereinigungen zu registriren:

Der Verein Schweizerischer Eisenbahnangestellter in Bern (1888) mit einem Mitgliederstand von 8 000 Mitgliedern in 62 Ortsgruppen. Er bezweckt billigere Beschaffung der Konsumartikel, sowie Krankenunterstützung und Rechtsschutz und strebt soziale Reformen an. Der Vermögensstand betrug 15 224 Frcs.

Der Verein der Schweizerischen Lokomotivführer in Zürich (1876) zählte 650 Mitglieder; der Vermögensstand der Unterstützungs- bezw. Sterbekasse betrug 100 000 Frcs. Der Schweizerische Zugpersonalverein (1888) in Luzern mit 1 150 Mitgliedern besitzt gleichfalls eine derartige Kasse mit dem gleichen Vermögensstand. Dessen sonstiges Vermögen betrug 22 000 Frcs. Der Verein Schweizerischer Lokomotivheizer in Zürich (1889) umfasste 360 Mitglieder. Die Arbeiterunion Schweizerischer Transportanstalten (1896) zählt gegenwärtig über 3 000 Mitglieder.

Sämmtliche 5 genannten Vereine bilden zusammen den Verband des Personals Schweizerischer Transportanstalten. Derselbe zählt gegenwärtig über 13 000 Mitglieder.

Die Vereinigten Staaten von Amerika nehmen ebenso wie mit ihrem hochentwickelten Eisenbahnnetz auch hinsichtlich der Eisenbahnvereine einen besonderen Platz ein.*)

Von den bestehenden zahlreichen Klubs sind hervorzuheben: die Eisenbahnklubs in Chicago, Newyork, Boston, St. Louis, weiter der Süd- und Südwest-Eisenbahnklub in Atlanta, der Nordwest-Eisenbahnklub in St. Paul und Minneapolis, der Central-Eisenbahnklub in Buffalo u. v. a.

Als Vereinigungspunkte, welche theils als die Vertretung einzelner Gruppen von Eisenbahnen, bezw. als Vereine höherer Verwaltungsbeamten, sowie auch als Kollegenvereine zu betrachten sind, müssen hervorgehoben werden: der Verein der Eisenbahngeneraldirektoren für Chicago (General Superintendents), die Direktorenvereine für Detroit, Memphis und Buffalo, der Amerikanische Verein der Eisenbahndirektoren (American Society of Railroad Superintendents), der Verein der Eisenbahnbaudirektoren in Chicago, der Verein der Telegraphenchefs, der Centralverein der Eisenbahnbeamten in Cincinati (Centralassociation of Railroad Officers) usw.

Der Verein der Wagenbauer (Master Car Builders Association), gegründet 1886, zählte Ende 1895 367 Mitglieder; der Verein der Maschinentechniker Amerikanischer Eisenbahnen (American Railway Master Mechanics' Association) (1874) zählte Ende 1895 600 Mitglieder. Weitere Vereine sind der Ingenieurverein für Eisenbahn-Vacuumbremsen (Association of Railway Air-Brake Men), die Nationalvereinigung der Generalpassagier- und Billetverwalter, gegründet 1879 (General Passenger and Ticket Association); der Verein der Zugabfertiger (Train Dispatcher Association); der Amerikanische Eisenbahnverein, vormals Generalzeitverein (The American Railway Association, formerly the General Timeconvention) u. v. a.

Eigenartige, den Amerikanischen Verhältnissen angepasste Vereine, mit grosser Mitgliederzahl, sind die Brüderschaften der Eisenbahnbediensteten (Brotherhoods). Dieselben sind Selbsthilfevereine, bezwecken nebst Hebung des Standesbewusstseins einen engen Anschluss der Mitglieder in allen Lebenslagen und sind Versicherungsgesellschaften gegen Unglücks- und Todesfälle, weiter Krankenunterstützungs- und Beerdigungsvereine. Die grössten derartigen Brüderschaften, mit ausschliesslich aus Eisenbahnbediensteten bestehenden Mitgliedern, sind: die grosse internationale Brüderschaft der Lokomotivführer (1863) gegenwärtig mit dem Sitz in Cleveland, Ohio (Grand International Brotherhood of Locomotive Engineers). Dieselbe schloss das letzte Vereinsjahr am 31. März 1896 mit einem Vermögensstand von 107 572 D. und zählt gegenwärtig in 535 Bezirksvereinen und Zweigvereinen 34 000 Mitglieder.

Die Brüderschaft der Lokomotivheizer in Peoria, Illinois (Brotherhood of Locomotive Firemen), wurde im Jahre 1873 gegründet. Ausser dem Centralverein bestanden nach dem im September 1896 veröffentlichten Jahresbericht 507 Zweigvereine.

Der affiliirte Frauenverein (Grand Lodge Ladies' Society B. of L. F.) zählt 67 Zweigvereine (Subordinate Lodges). Die Gesammtzahl der Mitglieder in den Vereinigten Staaten, in Canada und Mexico betrug am 30. Juni 1896 22 461 Personen. Vom Jahre 1880 bis 1894 wurden zusammen 4 524 597 D. für verschiedene Zwecke eingenommen. Seit dem Bestand dieses Vereines wurden bis einschliesslich 30. Juni 1896 für Versicherung gegen Dienstunfähigkeit und Todesfall im Ganzen 3 836 621 D. ausbezahlt. Die Brüderschaft der Eisenbahnzugbegleiter in Peoria (The Brotherhood of Railroad Trainmen) wurde im Jahre 1890 in die gegenwärtige Gestalt umgeformt. Bisher wurden 3 250 000 D. für Versicherung gegen Dienstunfähigkeit und Todesfall ausbezahlt. Die genannte Brüderschaft zählt beiläufig 25 000 Mitglieder und besteht aus dem Centralverein und 519 Zweigvereinen; der affiliirte Frauenhilfsverein aus 100 Zweigvereinen.

Die Brüderschaft der Eisenbahnkondukteure (Order of Railway Conductors) wurde im Jahre 1868 gegründet, schloss das Jahr 1894 mit einem Vermögensstand von 181 671 D. Die Einnahmen in der zweijährigen Verwaltungsperiode, 1893 und 1894, betrugen 925 927 D., die Ausgaben 838 783 D. Gegenwärtig zählt dieser Verein 21 000 Mitglieder in 375 Bezirks- und Zweigvereinen.

Schliesslich ist noch der im Jahre 1886 gegründete Verein der Eisenbahntelegraphisten (Order of Railway Telegraphers) in

*) Am 30. Juni 1895 waren bei 1 965 Amerikanischen Eisenbahngesellschaften 785 034 Eisenbahnbedienstete beschäftigt.

Peoria, gegenwärtig mit beiläufig 12 000 Mitgliedern in 106 Zweigvereinen zu erwähnen.

Die Organisation der genannten Brüderschaften ist übersichtlich in folgenden Ziffern ausgedrückt: 5 Centralvereine mit zusammen 2 209 Bezirks- und Zweigvereinen und 114 461 Vereinsmitgliedern.

In Oesterreich bestehen gegenwärtig mehr als 100 selbständige Eisenbahnvereine und Genossenschaften mit einer Mitgliederzahl von über 72 000 Eisenbahnbediensteten.

Der älteste Fachverein ist der Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten in Wien (1877). Die Bibliothek besteht aus mehreren tausend Bänden. Zu Ende 1895 zählte er 4 korrespondirende, 35 unterstützende und 623 wirkliche Mitglieder. Der Klub hat die Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte gegründet und ebenso die „Oesterreichische Eisenbahnzeitung“.

Der Oesterreichische Eisenbahnbeamten-Verein in Wien (1888) bezweckt Unterstützung in Krankheitsfällen, Gewährung eines Sterbegeldes an die Hinterbliebenen von Mitgliedern, Versicherung eines Pensionszuschusses, strebt Rechtsschutz an usw. Er zählte Ende 1895 4 036 Mitglieder und besteht gegenwärtig aus beiläufig 5 000 Mitgliedern mit 28 Lokalkomitees und 2 Mitgliedergruppen (Banjaluka und Sarajevo). Der genannte Verein gibt ein Jahrbuch heraus, sowie eine Vereinsschrift („Bahn frei“) und beschäftigt sich gegenwärtig mit der Herausgabe des gross angelegten Werkes „Die Geschichte des Eisenbahnwesens Oesterreich-Ungarns in Wort und Bild“.

Der Verband der Beamten, Hilfsbeamten und Unterbeamten (1894), vormals Verband der Unterbeamten, zählte Ende 1895 1 936 Mitglieder und bezweckt Wahrung der Standesinteressen und Rechtsschutz. Als Vereinsorgan dient „Das Flugrad“.

Im Jahre 1893 sind im Rahmen der Arbeiterorganisation verschiedene Gruppen von Eisenbahnbediensteten als Gewerkschaft zusammengetreten unter der Bezeichnung „Verband der Gewerkschafts-, Fach- und Unterstützungsvereine der Eisenbahner und verwandter Berufe (Transportwesen, Tramway usw.) Oesterreichs“. Der Verband bestand Ende 1895 zusammen aus 94 Ortsgruppen mit 17 350 Mitgliedern.

Unter den Wirthschaftsgenossenschaften ist die Equipirungs- und Ausstattungskasse für Bedienstete der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien (1889) hervorzuheben.

Weiter bestehen mehrere Spar- und Vorschussvereine, Lebensmittelvereine und Wohlthätigkeitsvereine, darunter der Weihnachtsbescheerungs- und Ferienkolonien-Verein von Bediensteten der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (1888). Derselbe zählte Ende 1894 1 998 ordentliche Mitglieder und der Schulfondsverein für Bedienstete der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien (1879), welcher 617 ordentliche Mitglieder und 69 Förderer zählte. Das Vereinsvermögen belief sich auf 177 374 fl.

Es werden sodann die zur Pflege der Geselligkeit bestehenden Vereine aller Arten (Vergnügungsvereine und Gesangsvereine) aufgezählt.

Weiter werden die zum Zwecke der gegenseitigen Unterstützung, Krankenunterstützung, sowie als Leichenbestattungs- und Sterbekassenvereine bestehenden 53 privaten Vereinigungen der Eisenbahnbediensteten zumeist mit dem Stand zu Ende des Jahres 1895 registrirt und deren Mitglieder — sowie der Vermögensstand dieser Vereinigungen erwähnt. — Der Unterstützungsverein von Beamten und Dienern der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien (1864), gleichzeitig der älteste selbständige Verein, zählte 6 655 Mitglieder und betrug das Vereinsvermögen 1 476 149 fl. Der Kondukteur-Unterstützungs- und Rechtsschutzverein der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen in Wien (1873), mit 6 264 Mitgliedern, ist nach der Mitgliederzahl der grösste, eine Dienstkategorie umfassende Eisenbahnbediensteten-Verein Oesterreichs. Die Einnahmen im Jahre 1895 betrugen 106 694 fl., die Ausgaben 73 034 fl. Der Unterstützungs- und Rechtsschutzverein Oesterreichischer und Ungarischer Lokomotivführer (Protektor: Se. K. und K. Hoheit Herr Erzherzog Eugen) (1870) zählte 3 850 Mitglieder. Das Vereinsvermögen bestand aus 92 318 fl. Der Sterbekassenverein der Bediensteten und ständigen Arbeiter der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn in Reichenberg (1867) zählte 3 765 Mitglieder. Vermögensstand 76 537 fl. Der Verein zur Unterstützung für Bedienstete der Südbahngesellschaft in Innsbruck (1877) mit 3 243 Mitgliedern, mit einem Vermögensstand von 3 272 fl., ist eine Sterbekasse. Der erste allgemeine Unterstützungsverein für das Eisenbahnpersonal der Oesterreichischen Reichshälfte mit dem Sitze in Prag (1877) zählte 1 221 Mitglieder. Vereinsvermögen 45 470 fl. Zweck: Gewährung von Krankenunterstützung und Sterbequoten. Der Wittwen- und Waisen-Unterstützungsverein der Bediensteten der K. K. Staatsbahnen mit dem Sitz in Salzburg (1870) zählte 840 Mitglieder. Ausser der Centrale in Salzburg bestehen noch 78 Ortsgruppen usw.

Ein Verein ausländischer Eisenbahnbeamten auf Oesterreichischem Boden ist der Sterbekassenverein der Bediensteten der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und der Bayerischen Post- und Zollbediensteten (1894). Die Statuten desselben wurden von den Oesterreichischen Behörden genehmigt, da der Sitz des Vereins in Salzburg ist. Er besteht vorwiegend aus Eisenbahnbediensteten der Königlich Bayerischen Staatsbahnen und zwar solchen, welche in den Bayerischen Stationen nächst Salzburg domiziliren. Ende 1895 zählte er 307 Mitglieder.

In Oesterreich bestehen noch 15 von Eisenbahnbediensteten gegründete Losvereine. Jene der Südbahnbediensteten verfügen über grosse Vermögensbestände, welche den Betrag von 130 000 fl. übersteigen.

Für die stete Zunahme der Eisenbahnbeamten-Vereine spricht die Thatsache, dass in den letzten 5 Jahren, das ist vom Jahre 1891 bis inklusive 1895, 40 derartige Vereine und Genossenschaften in Oesterreich gegründet wurden.

Wenn davon abgesehen wird, dass unter den früher erwähnten 72 000 Vereinsmitgliedern auch solche zu zählen sind, welche mehreren Vereinen angehören, so würde die Betheiligung an Eisenbahnvereinen durchschnittlich 50 % des Gesammtstandes der Eisenbahnbediensteten ergeben.

Die Betheiligung der Oesterreichischen Eisenbahnbediensteten an Vereinen verwandter Art betrifft namentlich technische und elektrotechnische Vereine, sowie die allgemeinen Beamtenvereine. So gehören beispielsweise dem Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenverein in Wien (1848), welcher Ende 1895 2 356 Mitglieder zählte, 28 % derselben dem Eisenbahnwesen an. Dem elektrotechnischen Verein in Wien (1883) mit 540 Mitgliedern zu Ende 1895 gehören 7 % Eisenbahnbedienstete an.

Mit dem Stande zu Ende 1895 sind folgende selbständige Vereine in Ungarn hervorzuheben: Der Konsumverein der Angestellten der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in Budapest (1883) mit 8 074 Mitgliedern. Das Spar- und Vorschusskonsortium der Beamten der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in Budapest (1872) mit 2 755 Mitgliedern, sowie jenes der Angestellten dieser Verwaltung (1872) mit 5 400 Mitgliedern. Im Jahre 1875 wurde in Budapest der Kronprinz Rudolfverein der Angestellten der Königlich Ungarischen Staatsbahnen gegründet, welcher 1 506 Mitglieder zählte und einen Vermögensstand von 46 536 fl. besitzt. Der genannte Verein unterstützt jene Mitglieder, welchen mit oder ohne Pensionsberechtigung seitens der Staatsbahnverwaltung der Dienst gekündigt wurde, weiter die Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder und ist gleichzeitig ein Leichenbestattungsverein. Sonstige Vereine sind noch: der gegenseitige Unterstützungs- und Leichenverein der Angestellten der nördlichen Hauptwerkstätte der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest (1888) mit 856 Mitgliedern, der Krankenunterstützungs- und Leichenbestattungsverein der Bahnbediensteten in Zolyom (1876) mit 460 Mitgliedern.

Geselligkeitsklubs der Unterbeamten befinden sich in den Stationen Zsolna, Ruttka und Igló. In Ruttka besteht ein grösseres Beamtenkasino, in Teschen ein Geselligkeitsverein. Ein Geselligkeits- und Fachbildungsverein ist jener der Unterbeamten der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen in Budapest (1893) (Tarsadolmi és Közmüveledés) mit 252 Mitgliedern. Hervorzuheben sind weiter noch die Musik- und Gesangsvereine der Eisenbahnbediensteten in Ungarn; einzelne derselben bezwecken auch die Pflege der Fachbildung. Es bestehen in grösseren Eisenbahnstationen 7 derartige Vereine mit einem Gesammtstand von 2 139 Mitgliedern.

Bei einem allgemeinen Ueberblick über die gesammten Eisenbahnbeamten-Vereine in den genannten Staaten ist zu konstatiren, dass die Vereinigung der Eisenbahnbediensteten zumeist nach Diensteskategorien erfolgt, weiter, dass die kleineren Vereine von der Bildfläche allmählich verschwinden und als Ortsgruppen in die Organisation der grossen Centralvereine einbezogen werden, die Organisirung der Eisenbahnbediensteten in grossen Verbänden fortschreitet, dass zahlreiche neue Vereine entstehen, sowie die Mitgliederzahl schon bestehender Vereine wächst, insbesondere wenn die Tendenz der letzteren sich in materieller Richtung bewegt. Auffallend ist die einen internationalen Charakter aufweisende grosse Zahl von Krankenunterstützungs- und Leichenbestattungsvereinen, sowie die starke Betheiligung des Maschinen- und Zugpersonals an der Gründung besonderer Vereine.

Der Vortragende gelangt zu dem Schluss, dass die, wirthschaftliche und humanitäre Zwecke verfolgenden Organisationen überwiegen und die hierfür alljährlich aufgewendeten Mittel, sowie der Mitglieder- und Vermögensstand einzelner Vereine bemerkenswerthe Ziffern erreicht haben.

Bei den fachwissenschaftlichen Vereinen dagegen ist der Mitgliederstand klein und zumeist geringen Schwankungen unterworfen.

Unter Hinweis auf die Wechselbeziehungen zwischen den Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahnverwaltungen und den selbständigen Eisenbahnbeamten-Vereinen (immer im weitesten Sinne des Wortes gedacht) empfiehlt Weill, den bestehenden Eisenbahnbeamten-Vereinen ein besonderes Studium zu widmen und die gewonnenen Resultate zur Verbesserung bestehender Einrichtungen zu verwerthen.

Eine nothwendige Voraussetzung hierfür erblickt er jedoch in dem Bestand einer systematischen und erschöpfenden Statistik über derartige Vereine, eine Arbeit, die ein einzelner nicht bewältigen kann und welche erfolgreich allenfalls durch Zusammenwirken grösserer in- und ausländischer Fachvereine angebahnt werden könnte, wenn nicht etwa ein Machtwort der kompetenten Verwaltungsbehörden auch dieses Gebiet als offizielle, zur Veröffentlichung bestimmte Statistik ermöglicht.

Die umfangreiche und grossen Fleiss bezeugende Arbeit verdient schon desshalb eine besondere Anerkennung, da dieselbe ein bisher vernachlässigtes Gebiet weiteren Forschungen erschliesst.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Berichtigung.

In der von uns im Jahre 1896 herausgegebenen „Zusammenstellung der Ergebnisse der in der Zeit vom 1. Oktober 1893 bis dahin 1894 von den Vereinsverwaltungen mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben“ ist auf Seite 46 in Tafel 22 ein Fehler enthalten. Die hier aufgeführten 14 Proben mit Material von dem Werke „Gebrüder van der Zypen in Köln-Deutz“ beziehen sich nicht auf Lokomotivachsen, sondern auf Wagenachsen.

Von den genannten 14 Proben sind 9 als „nicht gut“ aufgeführt, weil sie den von der betreffenden Verwaltung aufgestellten Bedingungen insofern nicht entsprochen haben, als bei den Güteproben die vorgeschriebene Festigkeit überschritten wurde.

Die in Frage kommende Bahnverwaltung hat indess die Lieferung nicht zurückgewiesen.

Die geschäftsführende Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 28. Dezember 1896 dem öffentlichen Verkehr übergebene 10,91 km lange Strecke Neuenmarkt-Wirsberg-Berneck der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie die am 1. Januar d. J. eröffneten, im Betriebe der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen (Hliboka-) Kamenka-Sereth (15,085 km) und Itzkany-Suczawa (4,860 km), endlich die am 23. Dezember 1896 dem öffentlichen Verkehr übergebene, im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen stehende Linie Adony-Szabolcs-Paks (74,462 km) nebst Flügellinie Duna-Adony-Adony-Dunapart (3,190 km) sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 15. Januar d. J. wird die Station Muldenhütten, die bisher nur mit beschränkten Abfertigungsbefugnissen ausgerüstet war, für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet werden. Ausgeschlossen sind, abgesehen von Sendungen an die Muldener Hütten, Güter, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichts oder wegen ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind, sowie bahnlagernde Güter und Sprengstoffe.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die bisher für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete Haltestelle Boniowitz ist am 1. Januar d. J. zu einer Halte- und Ladestelle erweitert worden und können daselbst Frachtsendungen in ganzen Wagenladungen zur Aufbezw. zur Abgabe gelangen. Von der Auf- und Abgabe in Boniowitz sind ausgeschlossen: 1. Explosive Güter; 2. Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen; 3. Güter, deren Gewicht 750 kg pro Kollo übersteigt; 4. lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- oder Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampen, Treppen u. dergl.) erforderlich sind. Ferner ist am 1. Januar d. J. die an der Strecke Schönbrunn-Troppau zwischen der Station Freiheitau und der Haltestelle Komorau gelegene Halte- und Ladestelle Oppahof-Stettin auch für die Auf- und Abgabe von Eilgutsendungen eröffnet worden.

Uebereinkommen über die Vereinsabrechnungsstelle. Die mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 23. Oktober 1896 Nr. 4146 mitgetheilte neue Bestimmung des Art. 3 des Uebereinkommens über die Vereinsabrechnungsstelle:

„Bei Ueberschreitung der festgesetzten Zahlungsfrist (vergl. § 6 der Ausführungsbestimmungen) sind vier vom Hundert Verzugszinsen zu vergüten“

ist allseitig zur Einführung gelangt.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 21 (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn) und Nr. 31 (Königliche Eisenbahndirektion Altona) sind neu herausgegeben worden. Die im Dezember 1894 bezw. Oktober 1892 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer werden hierdurch aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Neu herausgegeben sind die Kilometerzeiger Nr. 73 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn) und Nr. 79 (K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn), ferner ist zu den Kilometerzeigern Nr. 32 (Königl. Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin) und Nr. 75 (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahngesellschaft) je der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der Nachtrag I erschienen.

Die im April 1895 ausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 73 und 79 werden durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 80 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 81 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Der Preussische Staatshaushalts-Etat für 1897/98.

Für das Jahr 1897/98 sind die Einnahmen des Staates auf 2 046 031 385 ℳ, die Ausgaben im Ordinarium auf 1 955 855 029 ℳ, im Extraordinarium auf 90 176 396 ℳ, zusammen danach ebenfalls auf 2 046 031 385 ℳ veranschlagt worden.

Gegenüber den Veranschlagungen für das laufende Etatsjahr zeigt, wenn die zur Balanzirung der letzteren angesetzte ausserordentliche Einnahme von 14 285 612 *M.* ausser Betracht bleibt, die für 1897/98 angesetzte Einnahme ein Mehr von 119 660 078 *M.*, die Ausgabe ein Mehr von 105 374 466 *M.*, wovon auf das Ordinarium 95 094 688 *M.*, auf das Extraordinarium 10 279 778 *M.* entfallen.

Bei den staatlichen Betriebsverwaltungen ist im Ordinarium ein Mehrüberschuss von 54 589 423 *M.* veranschlagt, welcher sich aus 54 861 998 *M.* Mehrüberschüssen und 272 575 *M.* Minderüberschüssen zusammensetzt.

Von den Mehrüberschüssen entfallen 43 419 001 *M.* auf die Eisenbahnverwaltung, deren Einnahmen um 88 928 314 *M.* höher veranschlagt sind, insbesondere um 25 384 000 *M.* bei dem Personen- und 55 505 000 *M.* bei dem Güterverkehr, während an dauernden Ausgaben 45 509 313 *M.* mehr angesetzt sind.

Von den einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben entfallen auf die Betriebsverwaltungen 51 967 000 *M.*, darunter 48 108 000 *M.* auf die Eisenbahnverwaltungen, 1 000 000 *M.* auf die Dotationen und 37 209 356 *M.* auf die eigentlichen Staatsverwaltungen.

Die Betriebseinnahmen von den vom Staate verwalteten Eisenbahnen sind im Jahre 1897/98 veranschlagt auf 1 110 210 350 *M.* gegen 1 020 592 400 *M.* im Vorjahre, mithin auf mehr 89 617 950 *M.* Die ordentlichen Betriebsausgaben werden geschätzt auf 617 083 350 *M.* gegen 580 453 700 *M.* im Vorjahre, mithin auf mehr 36 629 650 *M.* Danach ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 493 127 000 *M.* gegen 440 138 700 *M.* im Jahre 1896/97, mithin für 1897/98 mehr 52 988 300 *M.* Die Einnahmen wären höher zu veranschlagen gewesen, wenn die Reichs-Postverwaltung die Leistungen der Eisenbahnverwaltung voll vergüten würde. Die Einnahmen für das Jahr 1895/96 der Preussischen Strecken würden sich letzteren Falls um rund 23 157 506 *M.* höher gestellt haben. Hierbei sind die Ausgaben für Beförderung der Post wie folgt berechnet: Es sind zunächst die auf jedes Achskilometer aller Personenzüge, da in diesen die Postwagen befördert werden, durchschnittlich entfallenden Antheilsbeträge an den Gesammt-Betriebsausgaben ermittelt. Von den letzteren sind jedoch vorweg die Kosten des Abfertigungsdienstes und der Erneuerung der Wagen abgesetzt, da die Post die Abfertigung selbst besorgt und die Eisenbahn-Postwagen selbst stellt. Die Kosten für das Achskilometer in Personenzügen sind gleich den doppelten Kosten für das Achskilometer in Güterzügen angenommen. Diesen Ausgaben für das Achskilometer in Personenzügen ist ein verhältnissmässiger Betrag für die Verzinsung des Anlagekapitals (einschliesslich der Beschaffungskosten für die Personen-, Gepäck- und Güterwagen) hinzugesetzt. Bei Zugrundelegung der im Betriebsjahre 1895/96 von Postwagen und von Eisenbahnen für Postzwecke gefahrenen Wagenachskilometer betragen die Betriebsausgaben für die Postbeförderung 29 262 296 *M.* Die sämmtlichen von der Post an die Eisenbahn gezahlten Vergütungen (einschliesslich der Vergütung für Gestellung der Eisenbahnwagen zur Postbeförderung) beliefen sich dagegen auf nur 6 104 790 *M.* Es bleibt also ein Betrag von 23 157 506 *M.* ungedeckt. Die Gesammtsumme der ordentlichen Einnahmen und dauernden Ausgaben des Etats der Eisenbahnverwaltung für 1897/98 stellt sich gegenüber der Veranschlagung für 1896/97 wie folgt: Es betragen die ordentlichen Einnahmen 1 111 866 639 *M.* (+ 82 440 314 *M.*), die dauernden Ausgaben 634 427 085 *M.* (+ 45 509 313 *M.*) und der Ueberschuss 477 439 554 *M.* (+ 36 931 001 *M.*). Davon sind zur Verzinsung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld 190 957 865 *M.* in Rechnung zu stellen, sodass zur Tilgung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld 286 481 749 *M.* (+ 47 634 098 *M.*) verbleiben.

Nordhausen-Wernigerode.

Der Staatsvertrag zwischen Preussen und Braunschweig wegen Herstellung einer Eisenbahn von Nordhausen über Ilfeld nach Wernigerode mit einer Abzweigung nach dem Brocken (vom 11. März 1896) durch die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft ist, nachdem die Ratifikation und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden stattgefunden hat, in Nr. 1 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes“ veröffentlicht worden.

(Ueber die Gründung der Gesellschaft, die Ertheilung der Konzessionsurkunde bezüglich des Preussischen Gebietes usw. haben wir s. Zt. berichtet und verweisen dieserhalb auf die Nrn. 55 S. 487 und 65 S. 579 Jahrg. 1896 d. Ztg. Die Red.)

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Cassel. Am 15. d. Mts. wird der an der Bahnstrecke Cassel-Frankfurt a/M. zwischen den Stationen Marburg und Niederweimar neu errichtete Personenhaltepunkt Marburg Süd dem Verkehr übergeben. Eine Gepäckabfertigung von oder nach Marburg Süd findet statt.

Direktionsbezirk Halle a/S. Am 15. d. Mts. wird der zu einer Haltestelle erweiterte bisherige Personenhaltepunkt Grüna an der Bahnstrecke Berlin-Jüterbog auch für den Gepäck-, Güter- und Privatdepeschen-Verkehr sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet werden. Thiere und Fahrzeuge bleiben zunächst von der Abfertigung ausgeschlossen, Sprengstoffe werden auf der Haltestelle weder angenommen noch ausgeliefert.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die Station Muldenhütten, die bisher nur dem Verkehre der Muldener Hüttenwerke und einiger Privater diente, wird am 15. d. Mts. für den allgemeinen Güter- und Viehverkehr eröffnet werden (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen in Nr. 2 S. I d. Ztg.).

Preussische Staatseisenbahnen.

Bevorstehende Eröffnungen neuer Bahnstrecken im Etatsjahre 1897/98.

Im Etatsjahre 1897/98 sollen nach Inhalt des Eisenbahnetats voraussichtlich folgende Strecken dem Betriebe übergeben werden:

	km
im Bezirke der Eisenbahndirektion Altona:	
die Strecken Zarrentin-Oldesloe	50,88
Abzweigung Hollenbeck-Mölln	11,50
im Bezirke der Eisenbahndirektion Berlin:	
Ausbau der Berliner Ringbahn zwischen dem Stettiner Bahnhof und Pankow	15,01
im Bezirke der Eisenbahndirektion Breslau:	
die Strecken Glatz-Seitenberg	24,60
Ströbel-Schweidnitz	20,17
im Bezirke der Eisenbahndirektion Cassel:	
die Strecken Cassel-Wolfhagen	28,00
Duderstadt-Leinefelde	18,50
im Bezirke der Eisenbahndirektion Köln:	
die Strecke Ehrenfeld-Grevenbroich	31,01
im Bezirke der Eisenbahndirektion Elberfeld:	
die Strecke Solingen (Süd)-Remscheid	11,54
im Bezirke der Eisenbahndirektion Erfurt:	
die Verbindung zwischen der Thüringischen und Saalbahn auf Bahnhof Grossheringen	1,51
die Strecken Lomnitzhammer-Blankenstein	6,02
Lauchstädt-Schlettau	9,00
Zeitz-Camburg	37,90
Langensalza-Gräfentonna	7,00
Döllstadt-Kühnhausen	13,82
im Bezirke der Eisenbahndirektion Essen a/R.:	
die Verbindungsbahn Osterfeld K. M.-Oberhausen K. M.	2,10
Bochum Rh.-Hofstede-Riemke	1,27
im Bezirke der Eisenbahndirektion Halle a/S.:	
die Strecke Bitterfeld-Stumsdorf	20,40
im Bezirke der Eisenbahndirektion Hannover:	
die Strecke Schieder-Blomberg	6,40
im Bezirke der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken:	
die Strecken Hermeskeil-Nonnweiler	8,70
Lebach-Wemmetsweiler	17,30
Nonnweiler-Türkismühle	13,76
Nonnweiler-Lebach	35,33
Verbindungskurve zwischen den Linien Hermeskeil-Wemmetsweiler und Nonnweiler-Türkismühle	0,36
im Bezirke der Eisenbahndirektion Stettin:	
die Strecke Schivelbein-Polzin	24,70
zusammen	416,78

Dagegen kommen infolge Ausbaues der Berliner Ringbahn nebst Anschlüssen und Verlegung der Berlin-Stettiner Bahn zwischen dem Stettiner Bahnhof in Berlin und Pankow 10,99 km in Abgang.

Vermehrung der Betriebsmittel.

Der allgemeine Aufschwung des gewerblichen Lebens, besonders in der Kohlen- und Eisenindustrie, der schon im Jahre 1895 zu einer sehr erheblichen Steigerung des Güterverkehrs geführt hat, dauert erfreulicher Weise an. Im ersten Halbjahr 1896 überstieg die Wagengestellung an der Ruhr diejenige des Vorjahres um 10,2 %, in Oberschlesien um 13,6 %. Es ist daher auch im kommenden Betriebsjahre auf eine weitere erhebliche Vermehrung des Güterverkehrs zu rechnen. Im Hinblick hierauf wird im Verfolg der schon im Extraordinarium des Etats für 1896/97 vorgesehenen Vermehrung der Betriebsmittel zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Güterwagenparks die fernere Beschaffung von etwa 4 500 Güterwagen verschiedener Gattungen beabsichtigt. Die Kosten dieser Beschaffung sind veranschlagt zu 12 000 000 *M.* und mit diesem Betrage in den Etat für 1897/98 eingestellt. Als Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben ist derselbe Betrag wie für das Jahr vom 1. April 1896/97 aufgenommen mit 2 500 000 *M.*

Ausnahmetarife.

In Uebereinstimmung mit dem Gutachten des Landes-Eisenbahnraths ist von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Einführung eines Ausnahmetarifs für feuchte Stärke auf den Preussischen Staatsbahnen zu den Sätzen des Spezialtarifs III widerruflich genehmigt worden. Der neue Ausnahmetarif soll ohne Beschränkung auf bestimmte Versand- und Empfangsstationen für den ganzen Staatsbahnbereich zur Anwendung kommen. Den Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz ist von dieser Tarifmaassnahme mit dem Anheimgeben Mittheilung gemacht worden, für den Fall der Annahme der künftigen Preussischen Frachten für feuchte Stärke die nachgeordnete Eisenbahnverwaltung wegen Abgabe einer zustimmenden Erklärung an die geschäftsführende Verwaltung für die in Betracht kommenden direkten Verkehre mit den Preussischen Staatsbahnen zu beauftragen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen sind ferner ermächtigt worden, für die Ausfuhr von Kartoffelstärke-Fabrikaten (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckerkuleur, Kartoffelmehl) nach den Deutschen Seehäfen, sowie nach der Schweiz und nach Italien weiter ermässigte Ausnahmetarife auf der Grundlage des Rohstofftarifs einzuführen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Die Verlegung des Bahnhofs in Lübeck und der Neubau des Bahnhofs wird auf etwa 7 000 000 ℳ. Kosten veranschlagt. Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn hatte an den Lübecker Senat das Ersuchen gestellt, dass zu diesem Betrage der Lübecker Staat die Hälfte als Beihilfe gewähre. Hierüber haben in der ersten Dezemberhälfte 1896 kommissarische Verhandlungen stattgefunden, in denen das Ersuchen der Eisenbahn, der „H. B.-H.“ zufolge, abgelehnt wurde. Seitdem ist hierin eine Veränderung nicht eingetreten.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Nachdem die Verträge, betreffend die Verstaatlichung des Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens, Gesetzeskraft erlangt und die landesherrliche Genehmigung der beiden Staaten erhalten haben, fordert die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. im Auftrage der Preussischen und Hessischen Regierung die Inhaber der Aktien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft auf, ihre Aktien und die Dividendenscheine für das Jahr 1896 nebst Talons vom 1. Februar d. J. ab gegen Empfangnahme der vertragsmässigen Abfindung entweder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Frankfurt a/M., oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Berlin W., Schöneberger Ufer 1/4, oder bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Köln, oder endlich bei der Hauptkasse der für die vorläufige Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn am 1. Februar d. J. einzusetzenden gemeinschaftlichen Direktion in Mainz einzureichen.

Es werden vertragsmässig gewährt: für je eine Aktie à 600 ℳ. Schuldverschreibungen im Gesammtwerthe von 700 ℳ., und zwar: der 3 % konsolidirten Preussischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 200 ℳ. sowie Schuldverschreibungen der 3 % Hessischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von 500 ℳ. und ausserdem eine baare Zuzahlung von 41 ℳ. für jede Aktie.

Sämmtliche Schuldverschreibungen sind mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1896 ab versehen.

Die Frist, innerhalb welcher die Aktien einzureichen sind, ist in Gemässheit des Vertrags auf 1 Jahr, also bis zum 31. Januar 1898 einschliesslich, mit der Maassgabe festgesetzt, dass die Inhaber der bis zu diesem Zeitpunkte nicht eingelieferten Aktien den Anspruch auf Gewährung von Staatsschuldverschreibungen verlieren.

Eine Verlängerung dieser Umtauschfrist ist mit Rücksicht auf die Durchführung der gleichzeitig mit dem Umtausch der Aktien einzuleitenden Liquidation der Gesellschaft ausgeschlossen.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Der „Reichs-Anzeiger“ veröffentlicht die Konzessionsurkunde (vom 14. Dezember 1896), betreffend den Bau und Betrieb vollspuriger Nebenbahnen von Jädickendorf nach Pyritz und von Berlinchen nach Arnswalde durch die Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.

Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahnen erforderliche Anlagekapital, welches im Wege der Anleihe aufgebracht werden soll, ist für die Bahn von Jädickendorf nach Pyritz auf den Betrag von 2 580 000 ℳ., für die Bahn von Berlinchen nach Arnswalde auf den Betrag von 1 825 000 ℳ. festgesetzt worden.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecken muss längstens binnen 2 Jahren nach Ertheilung der Konzession stattfinden.

Pyritz-Plönzig.

Dem Kreise Pyritz, welcher den Bau und Betrieb folgender Kleinbahnen: 1. von Pyritz nach Plönzig, 2. von Pyritz bis zur Grenze mit dem Kreise Greifenhagen in der Richtung auf Klein-Schönfeld, beschlossen hat, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlagen in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Vorortverkehr Berlin-Erkner.

Das Anschwellen des östlichen Vorortverkehrs und die dadurch bedingte starke Belastung der zweigeleisigen Strecke vom Schlesischen Bahnhofe zu Berlin bis Erkner sowie die ungünstigen Betriebsverhältnisse auf derselben machen es nothwendig, die Anlage besonderer Vorortgeleise auf dieser Strecke in Aussicht zu nehmen, wofür ein allgemeiner Entwurf aufgestellt ist. Aus den im Etat für den Ausbau der an den Schlesischen Bahnhof angrenzenden Strecken der Ostbahn und der Schlesischen Bahn vorgesehenen Mittel sollen auch die Kosten des Unterbaues des ersten Abschnitts der besonderen Vorortgeleise der Schlesischen Bahn bis zur Abzweigung der neuen Ostbahngeleise bestritten werden. Für diesen Abschnitt der Vorortgeleise sind daher demnächst nur noch die Kosten des Oberbaues bereit zu stellen. Für die weitere Strecke von der Abzweigung der neuen Ostbahngeleise bis Erkner ist geplant, das neue Geleispaar unmittelbar neben das vorhandene Geleispaar der Schlesischen Bahn, und zwar an dessen Nordseite zu legen. Die Gesammtkosten der Vorortgeleise werden einschliesslich der Kosten der dadurch bedingten Aenderungen nach vorläufigen Ermittelungen rund 7 300 000 ℳ. betragen. Die Feststellung der Kosten hat noch nicht erfolgen können. Inzwischen muss an einzelnen Punkten mit dem Grunderwerb schon vorgegangen werden, um einer erheblichen Vertheuerung desselben vorzubeugen, die um so mehr zu befürchten ist, als in der Nähe der Stationen die Bauthätigkeit einen lebhaften Aufschwung genommen hat. Die Grunderwerbskosten sind vorläufig zu 830 000 ℳ. veranschlagt, wovon im Etat für 1897/98 eine erste Rate von 500 000 ℳ. eingestellt ist.

Bahnhof Wiesbaden.

Die in Wiesbaden vorhandenen drei Bahnhöfe, und zwar der Rheinbahnhof für die Linie von Köln und Diez, der Taunusbahnhof für die Linie von Frankfurt, sowie der Bahnhof der Hessischen Ludwigsbahn für die Linie von Limburg entsprechen schon seit längerer Zeit nicht mehr den Anforderungen des Verkehrs und des Betriebes. Auf den beiden erstgenannten, weitaus wichtigsten Bahnhöfen ist seit dem Jahre 1873 der Personenverkehr um rund 75 %, der Güterverkehr um rund 130 % gestiegen und demgemäss die durchschnittliche Anzahl der täglich ein- und auslaufenden Züge von 50 auf 107 angewachsen. Einem solchen Aufschwunge entsprechen die Bahnhofseinrichtungen, die, von der Erweiterung der Freiladegeleise abgesehen, im wesentlichen noch die ursprüngliche Gestaltung und Ausdehnung zeigen, weder an Zahl, Länge und Anordnung der Geleise und Bahnsteige, noch an Grösse der Güter- und Lokomotivschuppen. Aehnlich ungünstige Verhältnisse liegen bei dem Bahnhofe der Hessischen Ludwigsbahn vor, der seit dem Jahre 1880 eine Steigerung des Personenverkehrs um etwa 40 % und des Güterverkehrs um etwa 300 % erfahren hat. Diese unzulänglichen und für die heutigen Betriebsverhältnisse unzweckmässigen Bahnhofsanlagen, sowie die örtliche Trennung der Bahnhöfe bereiten der Durchführung eines geordneten Betriebes schon bei gewöhnlichem Verkehrsumfange erhebliche Hindernisse. Eine Abhilfe erscheint nothwendig und jetzt infolge Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn auch möglich. Die Beseitigung der Uebelstände durch Erweiterung der vorhandenen Bahnhöfe unter Beibehaltung wesentlicher Bestandtheile derselben ist völlig ausgeschlossen; dieselbe kann vielmehr nur durch den Neubau eines zweckentsprechend gestalteten gemeinschaftlichen Bahnhofs für alle Linien erzielt werden. Die Neuanlage auf der Stelle der jetzigen Bahnhöfe auszuführen, empfiehlt sich nicht, weil hierbei die theilweise Inanspruchnahme der angrenzenden, bebauten und deshalb hoch bewertheten Grundstücke erforderlich wäre und für die Aufrechterhaltung des Betriebes während des Baues umfangreiche und kostspielige zeitweilige Anlagen geschaffen werden müssten. Es ist daher der Neubau ausserhalb der derzeitigen Bahnhofsanlagen, anschliessend an die im städtischen Bebauungsplane vorgesehene Ringstrasse unter der Voraussetzung in Aussicht genommen, dass die Stadt Wiesbaden sich zur Herstellung der erforderlichen Zufuhrstrassen verpflichtet. Das freiwerdende Gelände der alten Bahnhöfe wird demnächst veräussert werden können. Die aufzuwendenden Kosten sind auf 10 900 000 ℳ. ermittelt. Für die theilweise Durchführung des Grunderwerbs und für die Einleitung des Baues kommt von dem genannten Betrage für 1897/98 eine erste Rate von 1 000 000 ℳ. in Ansatz.

Strassenbahnen.

Magdeburger Trambahn-Aktiengesellschaft (Magdeburg Tramways Company Limited). Für die 13 Monate,

1. Juli 1895 bis 31. Juli 1896, wird eine Dividende von 5 sh. (für die Aktie 10 £) = 5085 ℳ zur Vertheilung gebracht.

Casseler Stadteisenbahn. Zwischen der Verwaltung der Aktiengesellschaft Casseler Stadteisenbahn und der Firma Siemens & Halske in Berlin haben mit günstigem Erfolge Verhandlungen stattgefunden zur Herbeiführung einer Umwandelung des bisherigen Pferdebetriebes der Stadteisenbahn in elektrischen Betrieb.

Aus Russland.

Libau-Hasenpother Schmalspurbahn.

Der Bau dieser Bahn, die 45 Werst lang werden soll, ist einer „Gesellschaft der Libau-Hasenpother schmalspurigen Zufuhrbahn" konzessionirt worden. In 2 Jahren muss der Bau vollendet sein. 25 Jahre nach Bestätigung des Statuts hat die Staatsregierung jeder Zeit das Recht die Bahn anzukaufen.

Transkaspibahn: Eröffnung und Einstellung des Betriebs.

Die Betriebseröffnung der Theilstrecke von Krasnowodsk-Mulla-Kara für die Beförderung von Eilgut, Frachtgut und für Personen hat am 15./27. Oktober 1896 stattgefunden. An demselben Tage ist die Annahme von Waaren im Eilgut- und Frachtgutverkehr von und bis zu den Stationen Usun-Ada und Miechalowskaja der Transkaspibahn eingestellt, weil der Hafen von Usun-Ada seiner schlechten und unbrauchbaren Anlagen wegen ausser Betrieb gesetzt worden ist. Zur Erreichung des Hafens von Krasnowodsk ist von der Station der Transkaspibahn Mulla-Kara eine Bahn gebaut, sodass die Transkaspibahn nunmehr ihren Ausgangspunkt am Kaspisee bei Krasnowodsk hat. Der Hafen soll in jeder Beziehung den Vorzug vor dem Hafen von Usun-Ada verdienen.

Verbindung der Transkaspibahn mit der Rjäsan-Uralsker Bahn.

Schon seit längerer Zeit wurden die verschiedensten Projekte in mehr oder minder ausführlicher Weise besprochen, deren Endziel ein Anschluss der Transkaspibahn an das Eisenbahnnetz des Europäischen Russlands ist. Bisher liefen die vielen Vorschläge stets auf eine ausschliessliche Schienenverbindung von einem der Hauptpunkte der Transkaspibahn, also etwa Buchara, Ssamarkand oder Taschkent mit Orenburg, Endstation der Ssamara-Orenburger Bahn, hinaus, ein Unternehmen, das etwa 2000 Werst (= 2134 km) Eisenbahnbau erforderte. Gegenwärtig ist ein anderes Projekt in den Vordergrund des Interesses getreten, das von Tschardshui, Station der Transkaspibahn, auf dem Amu-Darja und dem Aralsee einen Dampferverkehr in Aussicht nimmt und vom Landungsplatz am Aralsee eine schmalspurige Eisenbahn zum Anschluss bei Uralsk, Station der Rjäsan-Uralsker Bahn, an diese Bahn auszuführen beabsichtigt. Gelangt diese Kombination von Wasser- und Landtransport zur Durchführung, so würde die zu erbauende Eisenbahn kaum viel länger als etwa 800 Werst (= 854 km) sein. Der Anschluss an diesem Punkte ist auch aus dem Grunde nicht unpraktisch, als der Theil der Bahnen der Rjäsan-Uralsker Eisenbahngesellschaft, der auf der Asiatischen Seite der Wolga bei Pokrowskaja seinen Anfang nimmt, schmalspurig erbaut ist und somit in derselben Spurweite bis zum Aralsee weiter fortgeführt werden könnte.

Interessant ist dieses Projekt auch um deswillen, weil hier endlich das Bestreben hervortritt, die Wasserwege dem Verkehr in grösserem Maassstabe nutzbar zu machen, ein Gebiet, auf dem sich noch sehr viel nutzbringende Thätigkeit entwickeln lässt und das bisher zum Schaden des Landes, soweit die Nachrichten reichen, wenig kultivirt worden ist.

Durch dieses allmähliche Vorschieben der modernen Verkehrsmittel nach Asien erschliesst Russland nicht nur der Europäischen Kultur sehr grosse und ausgedehnte Ländergebiete, sondern es werden auch gewaltige Produktions- und Konsumtionsgebiete dem Europäischen Markte eröffnet und gleichzeitig in kulturelle Verhältnisse ein Einblick ermöglicht, die bisher durch ihre Abgeschlossenheit mehr dem Gebiete der Sage angehörten. Alles dieses veranlasst alle die Schritte, die Russland in jenem Asiatischen Gebiete thut, mit ganz besonderem Interesse zu verfolgen und das um so mehr, als die Schwierigkeiten, die mit dem Bau einer Eisenbahn in jenen unwirthlichen Gegenden verbunden sind, erst jetzt durch den Bau der grossen Sibirischen Eisenbahn und vorher durch den Bau der Transkaspibahn näher bekannt geworden sind. Noch am 22. Februar 1896 berichtete der Oberingenieur der Transkaspibahn in der Kaiserlich Russischen technischen Gesellschaft über die entsetzlichen Verwüstungen, die das Erdbeben am 27. Juni 1895 anrichtete, indem es die Baulichkeiten zum Einsturz brachte, das Schienengestänge verbog, verschob, senkte usw. Doch das sind Erscheinungen, mit denen auch an anderen Orten der Kampf aufgenommen werden muss. Seltener treten schon die grossen Schwierigkeiten in der Beschaffung des nothwendigen Wassers auf, die aber hier eine ganz hervorragende Rolle spielen; so wird berichtet, dass die Bahn auf mehrere 100 km sich über Gebiete erstreckt, die auf einer fast undurchdringlichen Lehmschicht ruhen. Um das nöthige Wasser zu beschaffen, hat man versucht, durch Bohrungen auf wasserführende Schichten zu kommen, aber die Bemühungen sind von keinem sehr glänzenden Erfolge gekrönt worden, zum Theil sogar ganz missglückt. Im Jahre 1887 wurde bei der Station Takir ein Bohrloch angelegt, dasselbe wurde 184 m tief getrieben, man fand nur Lehm und gab daher die Weiterarbeit auf. Ein erneuter Versuch im Jahre 1893 wurde bei Aschabad gemacht. Im Februar 1896 war man bis zu 482 m Tiefe gekommen, hatte nur Lehm angetroffen, ohne auch nur in irgend einer Höhenlage Wasser zu finden, obgleich man sich bereits mit der Sohle des Bohrlochs 257 m unter dem Wasserspiegel des Kaspisees befand. Nur hin und wieder ist es geglückt in jenen Gebieten Wasser zu finden, aber auch nur in sehr bescheidener Menge.

Endlich sind es die Sandstürme, die den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb nicht nur ungemein erschweren und kostspielig, sondern auch gefährlich machen. Ein derartiger Sturm soll den Ausblick auf 20—30 m hindern und die Fahrt nach kurzer Zeit vollständig unmöglich machen, indem das Schienengeleis durch wellenartige Anhäufung des Sandes unfahrbar gemacht wird. Im Jahre 1893 verschüttete ein solcher Sturm die Bahn auf einer Strecke von 26 km auf eine Höhe von 2,134 m, sodass der Verkehr unterbrochen war und ein neues Schienengeleis in der ganzen Länge von 26 km über der zusammengewehten Sandmasse gelegt werden musste.

Wenn man erwägt, dass mit derartigen Schwierigkeiten auf mehr als die Hälfte der 1334 Werst (= 1423 km) langen Transkaspibahn gekämpft werden muss, und erst die zweite Hälfte der Bahn fruchtreiche Gebiete erreicht, so kann man sich leicht ein Bild von den grossen Opfern an Mühe und Geld machen, die hier gebracht werden mussten, um mit dem modernen Verkehrsmittel ins Land vorzudringen.

Aus England.

Schnelle Auswechslung einer Brücke.

In den frühen Stunden eines Sonntags im November v. J. wurde die Ousebrücke auf der Hauptlinie der Ostbahn von London nach Norwich, in der Nähe von Ely, vollständig beseitigt und eine neue schmiedeeiserne Brücke von etwa 300 t Gewicht bei 40 m Länge an die Stelle gesetzt. Das Wetter war regnerisch und stürmisch. Um 1 Uhr 30 Minuten Nachts wurde mit der Beseitigung der Schienen und der Querhölzer begonnen, ½ Stunde später wurde von den 20 eisernen Trägern, deren jeder 6 t wiegt, der erste durch Dampfkrahne ausgehoben und weggeschafft. Mit der Beseitigung der Träger war man um 7½ Uhr früh fertig. Die neue Brücke war bereits vorher neben die alte auf ein Baugerüst gesetzt worden und wurde nun als Ganzes durch an den beiden Flussufern befestigte kräftige Winden in die Bahnrichtung seitlich hineingezogen. Sie war auf Fahrgestelle gelegt worden, deren Laufschienen an den Widerlagern entlang geführt waren. In der richtigen Flucht angekommen, wurde die neue Brückenkonstruktion von den Rollblöcken abgehoben, durch kräftige Druckwasserwinden auf ihre Lager hinabgelassen, dann mit Schienen versehen und schliesslich wurden die noch fehlenden Oberbauarbeiten ausgeführt, die Anschlüsse wieder hergestellt. So war die Bahn wieder fahrbar, ohne dass mehr als ein Sonntagszug ausgefallen wäre. Das Hinüberziehen des neuen Brückenüberbaues, der nur eine Oeffnung hatte, begann um 8 Uhr und war um 9 Uhr 10 Minuten vollendet. Die ganze Auswechslung der Brücke nahm hiernach 8 Stunden in Anspruch.

Neue Speisewagen der Mittellandbahn.

Um einmal wieder etwas neues zu bieten, hat die allezeit rührige Gesellschaft bei Gillow in Lancaster 2 neue Speisewagen anfertigen lassen, deren innere Ausstattung sie ganz der Firma überlassen hat, die denn auch von dem Bisherigen vollständig Abweichendes und alles bisher in England Dagewesene dieser Art wesentlich Uebertreffendes geboten hat. Die Wagen sollen durch den Peakbezirk zwischen Manchester und London verkehren. Da diese Fahrt auf den Reisenden einigermaassen erschöpfend wirkt, so ist alles geschehen, um das Geräusch und die Erschütterungen möglichst zu vermindern. Jeder der Speisewagen — 1. Klasse natürlich — hat innen gemessen 12,2 m Länge, an einem Ende ist die Küche, am anderen das Gepäckabtheil Es sind Lüftungsfenster angebracht. Für Herren ist ein Toiletteraum vorgesehen, während der Speiseraum für Herren mit dem Gepäckabtheil zusammenhängt. Der Wagen enthält 4 doppelte und 4 einfache Sitze. Zwischen den Sitzen befinden sich Klapptische und über diesen elektrische Klingeln. Die Fenster haben im Interesse der

Schalldämpfung doppelte Verglasung. Im Damenabtheil befinden sich 6 Einzelsitze mit Tischen. Die Tische können entfernt und im Gepäckabtheil untergebracht werden. Ganz am Ende ist die Küche. Die Wagen sind durch Fettgas erleuchtet, die Oefen werden mit demselben Gase geheizt, während im übrigen die Wagenheizung durch Dampf von der Lokomotive besorgt wird. Die Hitze entströmt durch Messinggitter, die sich an den Seiten entlang ziehen, in das Innere. Unter den Teppichen befindet sich dicker Filz, und Sitze und Tische ruhen auf Gummi, so dass die Erschütterungen bedeutend verringert sind. Nach keiner Richtung ist an Kosten und Mühe gespart worden, um die Wagen so elegant und traulich wie nur möglich einzurichten. Weitere Wagen gleicher Art sollen schon in Bestellung gegeben sein.

Eisenbahn-Nationalmuseum.

In England werden neuerdings die grössten Anstrengungen gemacht, um alle geschichtlich denkwürdigen oder wichtigen Erzeugnisse, Pläne und Schriften, die auf das Eisenbahnwesen Bezug haben, in einem neu einzurichtenden Eisenbahnmuseum zu vereinigen, ein Vorhaben, dass auch in anderen Ländern Beachtung und Nachahmung verdient. Namentlich hat sich der als Eisenbahnschriftsteller bekannte Clement E Stretton sehr um das Zustandekommen des Museums bemüht, und thatsächlich auch das Interesse weiter Kreise dafür rege gemacht; ein Ausschuss von 21 angesehenen Persönlichkeiten hat die Angelegenheit in die Hand genommen. Der Ausschuss möchte das Museum, was die räumliche Disposition betrifft, so einrichten, dass der Besucher beim Eintritt die ersten Schienen von 1630, die erste Lokomotivzeichnung von 1803, die ersten Wagen und die ersten Signale antrifft, und dann weiterschreitend die Verbesseruugen vorfindet, die nach und nach gemacht sind. Schliesslich würde er die neuesten Einrichtungen vor sich haben. Die Eisenbahnlitteratur, Dokumente und anderes sollen unter dem anderen Material entsprechend vertheilt werden.

Korridorwagen der Südostbahn.

Am 1. Dezember v. J. hat die Südostbahn einen Zug ganz nach Amerikanischem Muster zwischen London und Hastings in Verkehr gesetzt. Der Zug ist in Amerika hergestellt und in Theilen nach England geschafft und dort in den Werken der Gesellschaft in Kent zusammengesetzt worden. Man habe, meinen die „Railway News“, bis heute noch keinen so prächtig ausgestatteten derartigen Zug gesehen, nicht ein Zoll sei innen oder aussen, der nicht mit grösstem Kunstverständniss dekorativ behandelt wäre: Teppiche, Gardinen, Lampen, sogar die Ventilatoren seien künstlerisch durchgebildet. Man kann vom Gepäckwagen an einem Ende durch den ganzen Zug bis zum anderen Ende gelangen. Der Zug ist zusammengesetzt aus 2 Wagen I., 1 Wagen II und 3 Wagen III. Klasse. Jeder Wagen ist 15,25 m lang. Einer der Wagen I. Klasse hat einen aufs glänzendste geschmückten Hauptsalon von annähernd 9 m Länge, in dem sich zahlreiche Drehsessel*) und einige feste Sitze befinden. Eine ähnliche Ausstattung wie dieser Salon besitzt auch das Raucherabtheil des Wagens. Der andere Wagen I. Klasse ist in 2 Salonabtheile getrennt, von denen das eine gegebenenfalls den Damen angewiesen wird. Der Wagen II. Klasse hat 3 Abtheilungen. An einem Ende befindet sich eine Damenabtheilung für 4 Personen, ausgeschmückt im Stil Ludwigs XV. Der Wagen enthält ferner eine Raucherabtheilung. Jeder Wagen III. Klasse hat Raucherabtheilungen. Für Toiletten ist reichlich gesorgt. Jeder Wagen ist für sich heizbar durch Baker'sche Heizvorrichtungen, und Heisswasserröhren ziehen sich am ganzen Zuge entlang. Der Zug hat elektrisches Licht; jeder Wagen erzeugt sich die Elektrizität selbst, die am Tage in Akkumulatoren unter den Wagen aufgespeichert wird. Wenn der Zug an einer Station hält, treten die Akkumulatoren in Thätigkeit; sobald er sich bewegt, wird die Dynamo jedes Wagens selbstthätig eingeschaltet und liefert einerseits Licht und ladet andererseits die Akkumulatoren. Nur wenn der Zug hält, wird also die Beleuchtung von den Akkumulatoren besorgt. Die kleinen Abtheile brauchen 30 Kerzenstärken, die grösseren 80—100. Ueber die innere Ausstattung des Zuges können sich die „Railway News“ des Lobes nicht genug thun.

Aus Italien

Elektrische Bahn Varese-Luino.

Von der Stadt Varese, der beliebten Sommerfrische der Mailänder, welche im Centrum einer fruchtbaren und industriereichen Gegend gelegen ist, und der bis heute noch eine direkte Verbindung mit der nahen am Lago Maggiore gelegenen, internationalen Station Luino fehlt, soll eine mit Elektrizität betriebene Kleinbahn durch die landschaftlich reizend gelegenen Thäler von Ganna, Marchirolo und Ferrera nach Luino gebaut werden. Das nöthige Kapital ist bereits beisammen, die Gesellschaft hat sich schon gebildet und die behördliche Genehmigung wird unzweifelhaft ertheilt werden; die Arbeiten sollen, sobald es die Witterung erlaubt, angefangen und mit solcher Raschheit betrieben werden, dass die Linie noch im Herbste eröffnet werden kann. Es ist dies die erste längere elektrische Bahn (27 km), die in Italien ausgeführt wird.

Neue Verbindungen über die Gotthardbahn nach Italien.

Da die Verhandlungen auf der Wiener Fahrplankonferenz zu keinem definitiven Resultat bezüglich der neuen direkten Verbindungen über die Gotthardbahn nach Italien geführt haben, wurde es der Gotthardbahn überlassen, behufs Begleichung der schwebenden Differenzen weitere Konferenzen einzuberufen. Die Gotthardbahn, welche im Einvernehmen mit der Italienischen Mittelmeerbahn in jedem Falle entschlossen ist, zwei neue direkte Züge in jeder Richtung zwischen Mailand und dem Gotthard mit nächstem Sommer einzuführen, und der es natürlich darum zu thun ist, die Anschlüsse nach dem Norden zu sichern, hat die betheiligten Verwaltungen zu einer Besprechung am 12. Januar 1897 nach Luzern eingeladen, und der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass es gelingen möge, die bestehenden Divergenzen, besonders bezüglich der Anschlüsse mit Berlin, Köln und Ostende (die Anschlüsse nach Paris und Calais sind bereits gesichert) aus dem Wege zu schaffen, indem sie auf den grossen Aufschwung der Industrie und des Handels der Städte Mailand, Turin und Genua, für welche die Gotthardbahn die kürzeste, bequemste und natürlichste Verbindung mit Nordfrankreich, England, Belgien, Holland und Berlin bilde, und auf die im fortwährenden Zunehmen begriffene Zahl Erholungsbedürftiger, welche, grösstentheils aus dem hohen Norden kommend, die Italienische Riviera aufsuchen, hinwies.

Bahn über den Simplon.

Das zwischen Italien und der Schweiz über den Bau der Simplonbahn abgeschlossene Uebereinkommen wurde am 4. Dezember v. J. vom Italienischen Abgeordnetenhause, am 21. Dezember v. J. vom Italienischen Senate und vom Schweizerischen Nationalrathe genehmigt. Nachdem auf diese Weise die definitive Annahme des Uebereinkommens gegeben ist, muss noch der Austausch der nöthigen Ratifikationen erfolgen; dies wird aber erst geschehen, sobald die Jura-Simplonbahn nachgewiesen haben wird, die zur Vollendung des grossen Werkes nöthigen Geldmittel zur Verfügung zu haben.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Die Sitzung des Vereins vom 8. Dezember 1896 fand unter dem Vorsitz des Wirklichen Geheimen Ober-Bauraths Streckert statt. Herr Baurath Fischer-Dick verbreitete sich über die Verbesserungen und Erfahrungen, die im elektrischen Strassenbahnbetriebe in Berlin von der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft gemacht worden sind. Das Fahrpersonal ist jetzt so eingeübt, dass Betriebsunfälle immer seltener werden. Störungen durch Unberufene an den unterirdischen Leitungen kommen nicht mehr vor und gegenwärtig werde auf eine Verbesserung des Stromabnehmers und der Isolirung Bedacht genommen, sowie dafür Sorge getragen, dass die elektrische Centrale andauernd genügend Strom liefert. Der Vortragende weist, wie bei früherer Gelegenheit, auch jetzt wieder nachdrücklichst darauf hin, dass eine Vereinigung von ober- und unterirdischer Leitung, die sich noch im Versuchsstadium befindet, für Berlin ungeeignet sei. Herr Geheimrath Professor Reuleaux führt aus, dass die elektrischen Bahnen den Anwohnern infolge des von ihnen verursachten Geräusches schwere Bedrängniss verursachen; von diesem Uebelstande seien andere Systeme frei, so das Druckluftsystem, das in seinen neuesten Verbesserungen, wie es in Amerika erprobt sei, jetzt das vollkommenste aller Systeme überhaupt sei. Die Ausführungen über das Druckluftsystem werden in der Versammlung nicht durchweg getheilt, während die starken Klagen über die elektrische Betriebsweise von anderer Seite bestritten werden; insbesondere stellt Herr Eisenbahndirektor Bork fest, dass man mit Erfolg sich bemüht habe, störendes Geräusch der Strassenbahnwagen dadurch zu beseitigen, dass man Motoren anwende, bei denen die Kraft unmittelbar auf die Achse übertragen werde. Andere Redner finden, dass den ästhetischen Rücksichten bei der Anlage elektrischer Bahnen nicht genügend Raum gelassen werde.

Herr Major Gerding spricht über die Frage der Uebertragung der elektrischen Betriebsweise auf die Haupteisenbahnen, insbesondere auch darüber, ob vom Standpunkte der Landesvertheidigung etwa Bedenken gegen die Einführung des Betriebes mit unmittelbarer Stromzuführung obwalten möchten. Nach seiner Meinung, die jedoch in der Versammlung nicht

---

*) Dieselben sind bei den Preussischen D-Zügen bekanntlich wieder aufgegeben worden.

durchweg getheilt wird, sind die Vortheile der elektrischen Betriebsführung so bedeutend, dass militärische Rücksichten gegen eine derartig weitgehende Vervollkommnung des Eisenbahnbetriebes nicht aufkommen können, sobald die Prüfung der in Betracht kommenden wirthschaftlichen und technischen Fragen zu Gunsten der elektrischen Betriebsweise endgültig erledigt sei.

Personalnachrichten und Ordensauszeichnungen.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Seine Königliche Hoheit der Grossherzog von Hessen hat dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen das Grosskreuz des Hessischen Ludwigsordens verliehen.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungsbaumeister (für das Hochbaufach) Schramke in Breslau ist zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen bei der Eisenbahndirektion daselbst ernannt.

Versetzt sind: der Ober-Regierungsrath Schmidt, bisher in Kattowitz, an die Eisenbahndirektion in Altona, der Geheime Regierungsrath Ditmar, bisher in Magdeburg, an die Eisenbahndirektion in Kattowitz behufs Wahrnehmung der Stellung des Ober-Regierungsraths bei dieser Behörde, der Regierungsrath Schulze, bisher in Kattowitz, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Magdeburg, der Regierungsassessor Holtze, bisher in Königsberg i/Pr., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Kattowitz, die Eisenbahn-Bauinspektoren Detzner, bisher in Breslau, nach Magdeburg, als Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion daselbst und Grimke, bisher in Ratibor, nach Frankfurt a/M., als Vorstand der Maschineninspektion daselbst, der Eisenbahn-Maschineninspektor Rumpf, bisher in Magdeburg, nach Ratibor, als Vorstand der Maschineninspektion daselbst und der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Bernhard, bisher in Konitz, nach Brilon, als Vorstand der daselbst für den Bau der Bahnstrecke Brilon-Gesecke errichteten Bauabtheilung.

Der Baurath Schmidt, Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor z. D. in Kiel, ist gestorben.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ernannt sind: der bisherige Eisenbahn-Betriebsdirektor Rhode zum Regierungsrath und Mitglied der Kaiserlichen Generaldirektion, der bisherige Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Kaeser zum Eisenbahn-Betriebsdirektor mit dem Range eines Rathes vierter Klasse unter Uebertragung der Stelle des Vorstehers des bautechnischen Büreaus der Kaiserlichen Generaldirektion und der Preussische Regierungsbaumeister Walther Classen zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen.

Hessen.

Verliehen wurde: Dem Vorsitzenden der Abtheilung für Eisenbahnwesen des Ministeriums der Finanzen, Ministerialrath Michell, der Charakter als Geheimer Rath, dem Maschineningenieur bei der Main-Neckar-Eisenbahn, Baurath Becker, der Charakter als Geheimer Baurath, dem Eisenbahn-Bauinspektor bei den Oberhessischen Eisenbahnen, Roth, sowie dem Ober-Betriebsinspektor bei der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, Kneib, der Charakter als Baurath.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Januar d. J. wird der auf der Bahnstrecke Callies - Wulkow zwischen Barskewitz und Tornow neu eingerichtete Personenhaltepunkt Goldbeck i. Pm. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen der Strecke Callies-Wulkow sowie mit Arnswalde, Collin, Doelitz i. Pm., Stargard i. Pm., Stettin und Berlin Stettiner Bhf. eröffnet. Die auf der Strecke Callies-Wulkow verkehrenden Züge werden nur bei Bedarf anhalten. Die Abfahrt der Züge von Goldbeck i. Pm. findet wie folgt statt:

Richtung nach Callies:

Zug	977	7	Uhr	49	Minuten	Morgens,
„	979	4	„	06	„	Nachm.,
„	981	10	„	01	„	Abends.

Richtung nach Wulkow:

Zug	972	8	Uhr	06	Minuten	Morgens.
„	974	1	„	41	„	Nachm.,
„	976	7	„	11	„	Abends.

Gepäckstücke werden von Goldbeck i. Pm. unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der nächsten geeigneten Station erhoben. Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Bromberg, den 8. Januar 1897. (80)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Wegen Wiederherstellung des Anschlusses vom Zuge 35 Gera-Leipzig auf den Zug 252/112 nach Magdeburg, Hannover, Vlissingen müssen ab 1. Februar 1897 die nachstehend aufgeführten Züge in folgendem Fahrplane fahren:

Zug 35: ab Niederpöllnitz 7.58, Weida 8.10 bis 8.15, Wolfsgefärth 8.22 bis 8.23, Gera 8.31 bis 8.40, Langenberg 8.46 bis 8.47, Köstritz 8.51 bis 8.52, Crossen 8.59 bis 9.02, Wetterzeube 9.09 bis 9.10, Zeitz 9.22 bis 9.28, Bornitz 9.34, Reuden 9.38 bis 9.39, Pegau 9.47 bis 9.48, Eythra 9.57 bis 9.58, Knauthain 10.04 bis 10.05, Grossschocher 10.09 bis 10.10, Plagwitz-Lindenau 10.14 bis 10.15, Leutzsch 10.20 bis 10.21 (Aufenthalte in Gohlis-Möckern und Gohlis-Eutritzsch fallen fort), an Leipzig 10.30 Vormittags.

Zug 47: Weida ab 5.15, Wolfsgefärth 5.22 bis 5.23, Gera 5.31 bis 5.37, Langenberg 5.43 bis 5.44, Köstritz 5.48 bis 5.49, Crossen 5.55 bis 5.58, Wetterzeube 6.05 bis 6.06, Zeitz 6.17 bis 6.23, Bornitz 6.29 bis 6.30, Reuden 6.34 bis 6.35, Pegau 6.44 bis 6.45, Eythra 6.54 bis 6.56, Bösdorf (neuer Haltepunkt) 7.00 bis 7.01, Knauthain 7.06 bis 7.07, Grosszschocher 7.11 bis 7.12, Plagwitz-Lindenau 7.17 bis 7.18, Leutzsch 7.24 bis 7.26, Gohlis-Möckern 7.31 bis 7.32, Gohlis-Eutritzsch 7.36 bis 7.37, an Leipzig 7.42.

Zug 46: ab Zeitz 5.49, Wetterzeube 6.00 bis 6.01, Crossen 6.09 bis 6.11, Köstritz 6.18 bis 6.19, Langenberg 6.23 bis 6.24, Gera 6.30 bis 6.39, Wolfsgefärth 6.48 bis 6.49, Weida 6.57 bis 7.06.

Zug 36: ab Leipzig 6.53, Gohlis-Eutritzsch 6.58 bis 6.59, Gohlis-Möckern 7.03 bis 7.04, Leutzsch 7.09 bis 7.10, Plagwitz-Lindenau 7.16 bis 7.17, Grosszschocher 7.22 bis 7.23, Knauthain 7.27 bis 7.28, Bösdorf 7.33 bis 7.34, Eythra 7.38 bis 7.40, Pegau 7.49 bis 7.51, Reuden 7.59 bis 8.00, Bornitz 8.04 bis 8.05, Zeitz 8.11 bis 8.18, Wetterzeube 8.29 bis 8.30, Crossen 8.37 bis 8.40, Köstritz 8.47 bis 8.49, Langenberg 8.53 bis 8.54, an Gera 9.00.

Zug 247 verkehrt von Zeitz bis Weissenfels durchweg 9 Minuten später.

Zug 234 fährt ab: Weissenfels 8.38, Prittitz 8.51 bis 8.52, Teuchern 8.59 bis 9.00, Deuben 9.06 bis 9.07, Luckenau 9.11 bis 9.12, Theissen 9.16 bis 9.17, an Zeitz 9.24.

Zug 55: Orlamünde 9.43 bis 9.46, Kahla 9.55 bis 9.56, Rothenstein 10.05, Göschwitz 10.12 bis 10.16, Paradies 10.23 bis 10.24, Jena 10.28 bis 10.31, Zwätzen 10.36, Porstendorf 10.41, Dornburg 10.47 bis 10.48, Camburg 10.57 bis 10.58, Grossheringen 11.08.

Zug 56: Grossheringen 9.20, Camburg 9.31 bis 9.32, Dornburg 9.42 bis 9.43, Porstendorf 9.50, Zwätzen 9.56, Jena 10.01 bis 10.04, Paradies 10.08 bis 10.09, Göschwitz 10.16 bis 10.17, Rothenstein 10.24, Kahla 10.31 bis 10.32, Orlamünde 10.40 bis 10.42 Zeutzsch 10.50, Uhlstädt 10.56 bis 10.57 Kirchhasel 11.05, Rudolstadt 11.12 bis 11.15, Schwarza 11,22 bis 11.24, an Saalfeld 11.34.

Zug 408: ab Rudolstadt 11.22, Schwarza 11.32 bis 11.33, an Blankenburg 11.43.

Zug 81: ab Göschwitz 7.10, Neue Schenke 7.17, Roda 7.27 bis 7.29, Papiermühle 7.42, Hermsdorf-Klosterlausnitz 7.53 bis 7.55, Kraftsdorf 8.06 bis 8.08, Töppeln 8.16 bis 8.17, an Gera 8.27.

Zug 84: ab Gera 9.05, Töppeln 9.15 bis 9.16, Kraftsdorf 9.26 bis 9.27, Hermsdorf-Klosterlausnitz 9.39 bis 9.40, Papiermühle 9.47 bis 9.48, Roda 9.56 bis 9.57, Neue Schenke 10.06, Göschwitz 10.12 bis 10.16, Jena 10.24 bis 10.29, Gross-Schwabhausen 10.49 bis 10.51, Mellingen 11.01 bis 11.03, an Weimar 11.13.

Zug 16: ab Halle 7.53, Ammendorf 7.59 bis 8.00, Merseburg 8.08 bis 8.09, Corbetha 8.19 bis 8.25, Weissenfels 8.35 bis 8.37, Naumburg 8.50 bis 8.53, Kösen 9.02 bis 9.04, Grossheringen 9.11 bis 9.24.

Zug 216: ab Leipzig 7.16, Gohlis-Eutritzsch 7.21 bis 7.22, Gohlis-Möckern 7.26 bis 7.27, Leutzsch 7.32 bis 7.33, Grossmiltitz 7.40 bis 7.41, Markranstädt 7.46 bis 7.47, Grosslehna 7.53 bis 7.54, Kötschau 7.59 bis 8.00, Dürrenberg 8.06 bis 8.07, an Corbetha 8.15.

Durch diese Aenderungen sind auf einzelnen Stationen längere Uebergangszeiten geschaffen, welche zum 1. Mai d. J. wieder beseitigt werden.

Erfurt, im Januar 1897. (81)
Königliche Eisenbahndirektion.

3 Güterverkehr.

Am 15. Januar 1897 wird der zu einer Haltestelle erweiterte bisherige Personenhaltepunkt Grüna*) an der Bahnstrecke Berlin-Jüterbog auch für den Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet.

*) Nicht Grünau wie in der Bekanntmachung in Nr. 3 — Inser. Nr. 65 — der V.-Ztg. irrthümlich angegeben.

Thiere und Fahrzeuge bleiben zunächst von der Abfertigung ausgeschlossen, auch werden auf der Haltestelle Sprengstoffe weder angenommen noch ausgeliefert.

Halle a. Saale, den 7. Januar 1897. (82)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den übrigen Preussischen und Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie Vieh- etc. Tarif für die Preussischen Staatsbahnen. Am 15. Januar d. J. wird auf der zum Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion in Halle a. Saale gehörigen Strecke Berlin - Halle zwischen den Stationen Luckenwalde und Jüterbog die Haltestelle „Grüna" für den Güterverkehr eröffnet werden. Daselbst werden auch Leichen abgefertigt, dagegen ist die Abfertigung von Vieh, Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen.

Halle a/S., den 8. Januar 1897. (83)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Unsere Bekanntmachung vom 31. Dezember 1896 wird dahin ergänzt, dass die bisherigen Sätze des Seehafenausnahmetarifs D in dem Gruppentarif I, sowie in den Gruppenwechseltarifen I/II und I/III noch bis zum 31. März 1897 für die Beförderung derjenigen Kartoffelstärkefabrikate in Kraft bleiben, welche nicht nach ausserdeutschen Ländern ausgeführt werden.

Bromberg, den 7. Januar 1897. (84)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif vom 1. Oktober 1895. Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif mit den Oberhessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen und angeschlossenen Privatbahnen vom 1. Oktober 1896. Zu obenbezeichneten Tarifen ist mit Gültigkeit vom 1. März 1897 ein Berichtigungsblatt erschienen. Dasselbe enthält eine Abänderung der besonderen Bestimmungen zu § 44 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands Ziffer 3 Absatz 3, betreffend die Tränkung von lebenden Thieren in Viehzügen.

Die in das Berichtigungsblatt aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Januar 1897. (85)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz usw., sowie Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Mit sofortiger Gültigkeit wird für die Beförderung von Koks zum Hochofenbetrieb von der Station Brebach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken nach der Station Ueckingen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen im oben genannten Ausnahmetarif der Frachtsatz von 0,27 *M.* für 100 kg eingeführt.

St. Johann-Saarbrücken, 7. Jan. 1897. (86)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits über Oesterreich-Ungarn. Der bei nachgewiesener Verfrachtung einer jährlichen Mindestmenge von 1 500 t zur Anwendung kommende Ausnahmesatz für Chromerzsendungen von Ristovac nach Herzberg a. d. Elster von 3,75 Frcs. Gold für 100 kg bleibt unter den bisherigen Bedingungen bis zum Ablauf des Jahres 1897 in Geltung.

Breslau, am 7. Januar 1897. (87)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Ausnahmetarif vom 1. April 1892 für Steinkohlen etc. von Belgischen nach Rheinisch-Westfälischen Stationen. Die Station Mayen West des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab in den vorbezeichneten Ausnahmetarif mit den um 0,80 Frcs. für 10 000 kg erhöhten Sätzen der Station Mayen Ost aufgenommen.

Essen, den 4. Januar 1897. (88)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen Mit Wirkung vom 1. Mai 1897 tritt zum Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn einerseits und sämmtlichen Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, den Bodenseeuferstationen, sowie der Station Friedrichsfeld der Main - Neckarbahn andererseits vom 15. August 1895 der II. Nachtrag in Kraft. Durch denselben wird neben verschiedenen anderen Aenderungen und Ergänzungen der Frachtsatz des Ausnahmetarifs I a für die Stationsbeziehung Basel Centralbahnhof - Schopfheim von 0,226 *M.* auf 0,236 *M.* für 100 kg erhöht. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Karlsruhe, den 4. Januar 1897. (89)
Generaldirektion.

Mitteldeutsch-Linksrheinischer Gütertarif. Am 10. Januar d. J. ist zum genannten Tarif der V. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält: 1. Ergänzung und Aenderung der Kilometertafel I, 2. Ergänzung der Kilometertafel II., 3. Sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Köln, den 9. Januar 1897. (90)
Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Zur Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle des Tarifs vom 1. Oktober 1896 ist mit Gültigkeit vom 15. Januar 1897 ein Berichtigungsblatt herausgegeben worden, welches kostenfrei von den Verbandsverwaltungen und den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen ist.

Breslau, den 30. Dezember 1896. (91)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. Am 15. Januar d. J. gelangen unter Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs D für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckerkouleur, Kartoffelmehl) von den bisherigen Versandstationen nach Stettin und Swinemünde zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern neue Ausnahmesätze in Höhe des Rohstofftarifs zur Einführung. Die Sätze des Ausnahmetarifs D treten mit dem 1. März d. J. ausser Kraft.

Breslau, den 3. Januar 1897. (92)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II a Heft 11 (Deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn) tritt am 15. Januar 1897 der Nachtrag I in Kraft. (Gratis.)

Strassburg, den 2. Januar 1897. (93)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin- und Stettin - Westdeutscher Güterverkehr. Am 15. d. Mts. wird die Station Cöslin des Direktionsbezirks Stettin in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 6. Januar 1897. (94)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien. Bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1897, bleiben die für 1896 von Zabrze und Ludwigsglück nach Salzburg und Ischl erstellten ermässigten Frachtsätze für Kohlen- und Kokssendungen, welche für Regiezwecke der Salzkammergut-Lokalbahn-Gesellschaft bestimmt sind, in Kraft.

Kattowitz, den 7. Januar 1897. (95)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - Mitteldeutscher (I, II/V) und Berlin-Stettin-Mitteldeutscher (III/V) Güterverkehr. Am 20. Januar 1897 treten in den Ausnahmetarifen 6 c des Ostdeutsch - Mitteldeutschen und 6 a des Berlin-Stettin-Mitteldeutschen Gütertarifs Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation, oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von den Stationen Kölzig und Wendisch-Drehna nach den in diese Ausnahmetarife aufgenommenen Empfangsstationen mit Ausschluss von Blumenhagen und Strasburg U.-M. in Kraft.

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen auf Verlangen Auskunft.

Halle a/S., den 7. Januar 1897. (96)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. Herausgabe eines Tarifnachtrags. Am 1. Februar 1897 tritt der Nachtrag 8 zu Heft 4 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze des Spezialtarifs III zwischen Altenweddingen, Bahrendorf, Schwaneberg und Welsleben einerseits und Kassa (Kaschau) andererseits, sowie zwischen Stolberg-Rottleberode einerseits und Salgó-Tarján andererseits, ferner anderweite und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für getrocknetes Obst etc. und eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Die anderweiten Sätze des Ausnahmetarifs 6 stellen sich zum grossen Theil höher als die bisherigen. Soweit dies der Fall ist, gelten die geänderten Sätze erst vom 1. März 1897 ab.

Von dem gleichen Tage ab treten auch die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für die Stationen Báziás, Oravicza, Orsova und Verciorova ohne Ersatz durch neue Ausnahmesätze ausser Kraft, womit, soweit für die in Frage kommenden Stationsverbindungen nicht direkte Frachtsätze der Wagenladungsklasse B bestehen und deshalb nur eine Frachterhöhung eintritt, eine Einschränkung der direkten Abfertigung verbunden ist.

Der Nachtrag ist bei den Verbandsverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 ₰ oder 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 11. Januar 1897. (97)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher und Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. Unter Aufhebung der im Berlin-Stettin-Mitteldeutschen und Ostdeutsch-Mitteldeutschen Güterverkehr bestehenden Seehafenausnahmetarife D für Kartoffelstärkefabrikate gelangt am 15. Januar 1897 ein neuer Ausnahmetarif für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckerkouleur, Kartoffelmehl) von den Stärkefabrikstationen der Direktionsbezirke Halle und Magdeburg nach den Seehafenstationen der Direktionsbezirke Stettin, Danzig und Königsberg zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auf der Grundlage des Rohstofftarifs zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

In die neuen Ausnahmetarife sind einige Stationen als Versandstationen nicht wieder aufgenommen, da hierzu ein Bedürfniss nicht vorhanden; auch enthält der neue Tarif die beschränkende Bestimmung: Zur Ausfuhr über See „nach ausserdeutschen Ländern“. Die alten Ausnahmetarife bleiben daher noch bis zum 1. März d. J. in Gültigkeit.

Magdeburg, den 9. Januar 1897. (98)
Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig für die übrigen Direktionen.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Einführung von Tarifnachträgen. Am 1. Februar 1897 treten zum Gütertarif für oben bezeichneten Verband die Nachträge 16 zu Heft 1 und 2 und der Nachtrag 5 zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 (ehemaliger Werrabahn - Oesterreichischer Gütertarif) in Kraft.

Die Nachträge enthalten eine Aenderung des Titelblattes des Haupttarifs und der früheren Nachträge und des Vorwortes des Tarifs, Bestimmungen über die inzwischen bereits erfolgte Aufhebung bezw. Verlängerung der Gültigkeit einiger Frachtsätze, sowie eine Ergänzung des Kilometerzeigers. Die Nachträge 16 enthalten ausserdem noch Frachtsätze des Spezialtarifes III zwischen Altenweddingen, Bahrendorf, Schwaneberg und Welsleben einerseits und Komotau, Linz, sowie Pardubitz andererseits. Durch Nachtrag 16 zu Tarifheft 1 werden auch die besonderen Bestimmungen ergänzt, Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und III zwischen Gogau und Ichtershausen, Frachtsätze des Spezialtarifs III zwischen Pardubitz und verschiedenen Stationen des Bezirks Magdeburg, Frachtsätze der Ausnahmetarife 8 bezw. 9 (Holz etc.) zwischen Leschtina bezw. Borohradek einerseits und Delitzsch, Halle a. S., Magdeburg u. Schönebeck andererseits eingeführt und die Stationen Olmütz-Neugasse und Olmütz-Stadt in den Ausnahmetarif 6 (Getreide etc.) einbezogen.

Ausserdem enthält dieser Nachtrag eine Aenderung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (Holz etc.) für die Station Würbenthal und eine Berichtigung verschiedener im Nachtrag 14 enthaltener Frachtsätze. Durch letztere Maassnahme wird unter anderem der Frachtsatz der Wagenladungsklasse B zwischen Marchegg und Braunschweig (Ostbhf.) von 459 auf 469 ₰ für 100 kg erhöht, welche Aenderung jedoch erst am 1. März 1897 in Kraft tritt.

Endlich sind im Nachtrag 16 zu Tarifheft 2 und im Nachtrag 5 zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 noch direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III zwischen Gr. Almerode und Bleistadt bezw. zwischen Chodau, Kaaden-Brunnersdorf und Neusattl einerseits und Coburg etc. andererseits enthalten.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von je 10 ₰ oder 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 8. Januar 1897. (99)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Lieban, Görlitz-Seidenberg, Görlitz-Nikrisch-Zittau und Mittelsteine. Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1897 ermässigt sich für Sendungen nach Station Königinhof der K. K. priv. Süednorddeutschen Verbindungsbahn der Schnittfrachtsatz B von 36,5 auf 32,0 kr. für 100 kg.

Kattowitz, den 8. Januar 1897. (100)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif VIII für die Eisenbahndirektionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken. Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif Nr. 17 für die Beförderung von Mineralrückständen (Destillationsrückständen von Rohpetroleum) undestillirt und ungereinigt, welche bei 16° R. ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,920 haben, bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen im Verkehr von der Station Saarlouis nach den Stationen Kreuznach (Stadt), Neunkirchen (Saar), Saarbrücken, Trier l. Mosel und Trier r. Mosel des diesseitigen Bezirks im Gruppentarif VIII in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

St. Johann-Saarbrücken, 13. Jan. 1897. (101)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1897 tritt in dem Gruppentarif IV (Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster) in den Tarifen für den Ostdeutsch-Nordwestdeutschen, Berlin-Stettin-Nordwestdeutschen, Nordwestdeutsch-Mitteldeutschen, Oldenburg-Nordwestdeutsch- und Hessischen, Oldenburg-Mitteldeutsch- und Altonaer, Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr ein neuer Seehafenausnahmetarif — D 1 — für die Beförderung von Kartoffelstärkefabrikaten (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckerkouleur, Kartoffelmehl) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht von Stärkefabrikstationen der Preussischen Staatsbahnen nach den Deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und die Verkehrsbüreaus.

Hannover, den 7. Januar 1897. (102)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreichischen Grenzstationen. Mit Gültigkeit vom 1. März 1897 tritt der Nachtrag III zu dem ab 1. März 1894 gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Oesterreichischen Grenzstationen in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Granica (unter Aufhebung der für diese Station gegenwärtig bestehenden Frachtsätze) und neue Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Troppau (K. F. N. B. und K. K. St. B.).

Exemplare derselben sind bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, am 9. Januar 1897. (103)
Direktion der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für
a) Petroleum, raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer, mineralische Schmieröle,
b) Petroleum-Naphta und Benzin, aus Petroleum destillirt

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Pardubitz	a) 41 ₰
	b) 45 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Pardubitz	a) 36 ₰
	b) 40 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Pardubitz	a) 88 ₰
	b) 92 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 7. Januar 1897. (104)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Russisch - Ostpreussischer Ausnahmetarif 8 für Flachs etc. Die Station Tscheljabinsk der Samara-Slatouster Eisenbahn wird mit sofortiger Gültigkeit in den Tarif mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen:

Frachtsätze für 100 kg (6,1 Pud) in Rubeln:

Vom Tscheljabinsk	Entfernung Werst	I. Kategorie a)	I. Kategorie b)	II. Kategorie	III. Kategorie
via Batraki-Wjäsma-Baranowitschi-Bialystock-Grajewo					
nach Königsberg . . .	3 129	7,52	5,67	2,53	2,53
„ Pillau	3 172	7,62	5,75	2,56	2,56

Direktion der Ostpreussischen Südbahngesellschaft. (90H&V)

Bruchsal-Odenheim-Menzingener Eisenbahn. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag 1 zum Lokaltarif der Bruchsal-Odenheim-Menzingener Eisenbahn, welcher den Inhabern des Tarifs durch die Dienststellen unentgeltlich verabfolgt wird, in Kraft.

Durch denselben wird die bei Station Ubstadt bestehende Verkehrsbeschränkung aufgehoben und diese Station auch für den Verkehr von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern eröffnet.

Der Frachtberechnung hierfür werden die im Tarif vorgesehenen Entfernungen mit einem Zuschlage von 3 km zu Grunde gelegt.

Karlsruhe, den 5. Januar 1897. (105H&V)
Betriebsabtheilung Karlsruhe
der Gesellschaft mit beschränkter
Haftung Lenz & Co. zu Stettin.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Februar d. J. tritt zum Tarif für Personen- und Gepäckbeförderung im Verkehr von Basel, Schweiz. Centralbahnhof nach Berlin, Braunschweig etc. vom 1. Mai 1896 der Nachtrag I in Kraft, enthaltend neue Preise für Rückfahrkarten von Basel, Schweiz. Centralbahnhof nach Berlin.

Näheres durch die Fahrkarten-Ausgabestellen.

Erfurt, den 6. Januar 1897. (106)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Nachstehende, in den Vorjahren ausgelooste Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt.

Aus der Verloosung zum
1. April 1895.
(Abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe III Nr. 2 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1895).

à **1 500** ℳ. Nr. 1600 2769 2998.
à **300** ℳ. Nr. 8534.

Aus der Verloosung zum
1. April 1896.
(Abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe III Nr. 4 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1896.)

à **1 500** ℳ. Nr. 3009.
à **300** ℳ. Nr. 3607 5935 6686 8502 8538 9128 11007.

Magdeburg, den 6. Januar 1897. (107)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verloosung. Am 2. Januar 1897 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 ausgeloost worden:

à 3 000 ℳ. Nr. 13 42 152 200 262 428 474 514 520 539 582 590 603 616 627 745 911 938 976 1063 1075 1096.

à 1 500 ℳ. Nr. 1120 1123 1221 1233 1260 1291 1292 1379 1382 1422 1429 1448 1495 1581 1617 1744 1770 1889 1922 1927 1968 1997 2015 2038 2044 2062 2134 2228 2234 2277 2282 2492 2521 2610 2617 2709 2713 2775 2803 2845 2985 2989 2991 3083 3128 3178 3270 3295 3332 3388 3407 3487.

à 300 ℳ. Nr. 3519 3528 3691 3746 3748 3754 3793 3800 3825 3922 3935 3942 3949 4003 4062 4069 4121 4125 4187 4279 4281 4305 4323 4342 4413 4619 4620 4625 4637 4721 4727 4775 4863 4909 4980 5042 5045 5072 5116 5117 5150 5151 5213 5228 5261 5262 5378 5446 5454 5464 5484 5490 5540 5654 5745 5757 5774 5815 5836 5890 5965 5968 5985 6074 6214 6237 6353 6362 6457 6475 6528 6534 6584 6598 6673 6676 6709 6715 6719 6729 6739 6777 6814 6884 6951 6952 7009 7057 7085 7094 7161 7216 7265 7276 7411 7428 7461 7606 7748 7847 7848 7865 7900 7920 7930 7933 7971 7976 7991 8001 8060 8076 8082 8204 8206 8258 8542 8545 8621 8655 8744 8770 9137 9170 9182 9293 9354 9411 9422 9459 9494 9498 9503 9512 9675 9783 9800 9819 9824 9830 10025 10047 10107 10113 10180 10219 10247 10251 10271 10336 10384 10388 10431 10526 10627 10653 10679 10706 10708 10734 10830 10843 11059 11098 11103 11127 11162 11204 11231 11311 11354 11382 11448 11496 11497 11527 11605 11882 11885 11915 12019 12044 12064 12168 12227 12236 12269 12294 12295 12336 12359 12382 12394 12402 12422 12466.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 6 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1897 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen.

Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 6. Januar 1897. (108)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Kleinschlag (Steinschlag). Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine, Dienstag, den 26. Januar 1897, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion, Gartenstrasse Nr. 106 einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 85 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ entnommen werden.

Briefmarken werden nicht angenommen.

Die Eröffnung der Angebote findet im ehemaligen Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 7. Januar 1897. (109)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Leder. Die Lieferung der bis zum 31. März 1898 erforderlichen

180 kg Sohlleder,
150 „ Verdeckleder,
500 „ Fettleder und
1 600 „ Maschinenriemenleder

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 25. d. Mts., Vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. k. Mts.

Magdeburg, den 5. Januar 1897. (110)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Produkten. Die Lieferung der bis zum 31. März 1898 erforderlichen

330 qm Filzplatten, 2 690 qm Glastafeln, 60 kg Schwämme und 1 900 l Spiritus

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 29. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. k. Mts.

Magdeburg, den 6. Januar 1897. (111)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von inländischen Braunkohlen und Holzkohlen. Die Lieferung der für das Rechnungsjahr 1897/98 erforderlichen 1 200 t inländischen Braunkohlen zur Dampfkesselheizung und 9 000 hl Holzkohlen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zu Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 12. Februar 1897, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

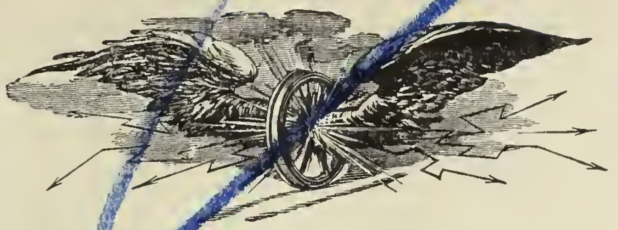
Der Zuschlag erfolgt bis zum 13. März 1897.

Magdeburg, den 5. Januar 1897. (112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 5. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr.8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. Januar 1897.

Inhalt:

Ueber die postmässige Einrichtung eines Eisenbahn-Packetverkehrs.*)

Von **A. Krefter.**

Die rastlose Entwickelung des Verkehrs seit 25 Jahren, welche unserem Zeitalter des Dampfes und der Elektrizität gleichsam die Prägung gegeben, hat naturgemäss Einrichtungen zeitigen müssen, welche ungeachtet der Fluth- und Ebbeströmungen des geschäftlichen Lebens mit der ständig wachsenden Gütererzeugung und -Bewegung gleichen Schritt zu halten gezwungen sind. Einen wesentlichen Faktor in der Güterbewegung, soweit die Fabrikate hiervon betroffen werden, bildet die Post-Packetbeförderung. Wenngleich die letztere dem Kleinverkehre dient, so hat dieselbe dennoch seit ihrem Bestehen eine solche gewaltige Ausdehnung genommen, dass diese Beförderungsart sowohl für die Geschäftswelt wie für die Verkehrsanstalten selbst ein Gegenstand regen Interesses und theilweise sogar zur Lebensfrage geworden ist.

In unterrichteten Kreisen besteht kein Zweifel darüber, dass die Deutsche Reichs-Postverwaltung hinsichtlich der Packetbeförderung an den Grenzen der Leistungsfähigkeit angelangt, ja! man darf sagen, schon darüber hinausgegangen ist, ohne den Ansprüchen des geschäftstreibenden Publikums zu genügen und, was weit mehr bedeutet, ohne dem ständig fortschreitenden Bedürfnisse der Handelswelt in Zukunft Rechnung tragen zu können.

Das verkehrstreibende Publikum, unablässig bemüht, theils zur Verringerung der Verkaufspreise, theils zwecks Erweiterung der Absatzgebiete eine Ermässigung der Transportkosten zu erzielen, kann sich der Einsicht nicht verschliessen, dass die Postverwaltung mit Rücksicht auf die eigentlichen Transportanstalten (die Eisenbahnen) eine Reform des Zonentarifs ohne Gefährdung der Lebensfähigkeit der Packetbeförderung durchzuführen nicht in der Lage ist, und sucht sich vor Anwendung des Zonentarifs dadurch zu schützen, dass es die Sendungen zum grössten Theile innerhalb der 5 kg-Grenze hält, also zur Aufgabe von Theilsendungen übergeht. Wenn auch hierbei durch die grösseren Aufwendungen von Verpackungsmaterialien und Arbeit sowie durch mehrfache Berechnung von Bestellgeld den grösseren Versandgeschäften nicht unwesentliche Kosten entstehen, so fallen diese gegenüber den Ersparnissen an Porto nicht in das Gewicht.

Nehmen wir z. B. die dritte Zone als Durchschnittsentfernung für den Packetverkehr an, so betragen die Transportkosten einer nicht getheilten Sendung von 15 kg ohne Bestellgeld 2,50 *M.*, während dasselbe Gewicht in 3 Theilsendungen schon für 1,50 *M.*, und zwar ohne Rücksicht auf die Entfernung befördert wird. Die Leistungen stehen hier im umgekehrten Verhältnisse zu den Kosten. Dem Publikum (und hauptsächlich der Geschäftswelt) ist es nicht zu verargen, dass es seinen Vortheil wahrzunehmen strebt, da die Transportkosten nicht weniger wie die Herstellungskosten für die Konkurrenz und die Lebensfähigkeit eines Unternehmens von Bedeutung

*) Mit besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse der Deutschen Reichspost und der Preussischen Staatsbahnverwaltung.

sind. Die Transportkosten sind aber bei der Packetbeförderung um so mehr in Anrechnung zu bringen, als es sich in der Regel nur um mässige Transportmengen und infolge dessen nicht gerade um hochwerthige Sendungen handelt. Da mit den Transportkosten jedoch nicht allein das verkehrstreibende Publikum, sondern auch ebenso sehr die Beförderungsanstalt, in diesem Falle die Postverwaltung, zu rechnen hat, so fragt es sich, ob das Transportunternehmen bei dem jetzt beliebten Verfahren der Geschäftswelt, den 50 ₰-Tarif zum Normaltarif zu machen, seine Rechnung findet. Die finanziellen Ergebnisse aus dem Packetverkehre der Deutschen Reichspost sind scheinbar nicht ungünstig und rechtfertigen für den Laien die grossen Aufwendungen an Personal und Betriebsmitteln, zu welchen die Entwickelung dieses Verkehrs im Laufe der Jahre führen musste. Der Eingeweihte ist jedoch nicht im Unklaren darüber, dass die Ueberschüsse nur auf den unentgeltlichen Leistungen der Eisenbahnen für die Postverwaltung beruhen und gleichsam eine Dotation der Reichspost aus dem Eisenbahn-Postgesetze bilden.

Finanzpolitiker gehen sogar weiter und behaupten, dass die Deutsche Reichspost, falls die Eisenbahnen die ihnen aus dem Packetverkehre entzogenen Antheile erhielten, mit Unterbilanz zu arbeiten gezwungen wäre. Wenn man unter solchen Verhältnissen die ungesunde Konkurrenz, welche die Reichspost der Gepäck- und Eilgutbeförderung bereitet, in das richtige Licht stellt und namentlich auch die Erträgnisse berücksichtigt, welche die Postverwaltung aus dem Rundreiseverkehr der Eisenbahnen durch die Nichtgewährung von Freigepäck seitens der letzteren an sich zieht, so ist die Frage berechtigt, ob die Eisenbahnen noch länger der Postverwaltung fast unentgeltlich dienstbar sein und auf die ihnen gebührenden Einnahmen Verzicht leisten wollen. Die Eisenbahnen sind nicht nur völlig in der Lage, die bisher von der Post besorgten Speditionsgeschäfte selbst auszuführen, sondern auch, so lange die Umwandelung der bundesstaatlichen Bahnen in Reichs-Eisenbahnen und die Einrichtung eines Reichs-Verkehrsministeriums (unter Anschluss der Post- und Telegraphenverwaltung) nicht zur Ausführung gelangt, zur weiteren Ausgestaltung des Packetverkehrs fähig und berufen. Entgehen der Postverwaltung dadurch die grösseren Einnahmen, so wird sie auch von dem Ueberflusse an Personal und sonstigem Ballast befreit und arbeitet nicht unter dem Drucke unnatürlicher Verhältnisse. Für die Post und Eisenbahnen handelt es sich um eine Sanirung und Regulirung von Ungleichheiten in den Etats, für das verkehrstreibende Publikum um einen neuen Aufschwung im Verkehrsleben von unschätzbarer Ausdehnung.

Da die Preussischen Staatseisenbahnen das grösste in einer Hand vereinigte Eisenbahnunternehmen bilden und bei ihrer Ausdehnung und Ausbildung ein bedeutendes und abgeschlossenes Verkehrsgebiet zu beherrschen in der Lage sind, so würden dieselben bei der Reform der Packetbeförderung zweckmässig die Initiative zu ergreifen und mit der Einrichtung der postmässigen Eisenbahn-Packetbeförderung zu beginnen haben. Als Grundbedingung für die Durchführbarkeit des neuen Unternehmens gilt ausser höheren Leistungen als die Reichspost eine gleich schnelle und prompte Beförderung und Bestellung der Sendungen. Die Stärke der Post beruht auf dem Vertrauen des Publikums zu den anerkannt vorzüglichen Transportleistungen, welche von den Eisenbahnen bisher (nicht dem eigenen Triebe folgend, sondern der Nothwendigkeit gehorchend) nur bei dem Gepäckverkehr erreicht wurden.

Die Eilgutbeförderung bei den Eisenbahnen erfreut sich nicht der gleichen Beliebtheit wie der Post-Packetverkehr und zwar aus dem hauptsächlichsten Grunde, weil die Beförderungsdauer der Eilgutsendungen mangels genügenden Umladepersonals und ausreichender Zugverbindungen in der Regel zu lang und ungleichmässig ist und das Publikum die Anwendung der reichlich bemessenen Lieferfristen der Eisenbahnen fürchtet.

Unter Annahme einer Durchschnittsentfernung von 300 km darf die Staatsbahnverwaltung selbst dann noch auf eine ausreichende Rentabilität der Packetbeförderung rechnen, wenn alle Sendungen bis einschliesslich 10 kg für eine Mindestgebühr von 50 ₰ bis zur weitesten Entfernung des Bahngebiets befördert werden. Zwar beträgt nach dem Eilguttarif die Fracht für eine Sendung von 100 kg auf 300 km = 7,00 ℳ, also für 10 kg = 0,70 ℳ, jedoch ist zu berücksichtigen, dass die Eisenbahn im gegenwärtigen Eilgutverkehre, abgesehen von den Allgemeinen Tarifvorschriften, infolge der umfangreichen Frachtkosten- usw. Verrechnung wesentlich höhere Leistungen als im künftigen Packetverkehr zu erfüllen hat, sowie dass der Nahverkehr die Mehrkosten des Fernverkehrs zweifellos ausgleichen wird. Die weitere Tarifirung des Eisenbahn-Packetverkehrs nach Art des Post-Zonentarifs auszubilden, wird dem neuen Verkehr nicht dienlich sein und ist für die Eisenbahn als eigentliche Beförderungsanstalt weniger bedeutend. Ein höherer Werth ist darauf zu legen, dass das Publikum durch eine möglichst einfache Gestaltung des Tarifs das Abfertigungsgeschäft infolge Selbstfrankirung erleichtert und durch die Nichtbegrenzung der Transportlänge zur kräftigen Inanspruchnahme des Unternehmens angespornt wird. Beides wird voraussichtlich dadurch erreicht, dass die Beförderungsgebühr mit jedem weiteren Kilogramm über 10 kg um 10 ₰ steigend berechnet wird, also z. B. ein Packet von 25 kg innerhalb des Preussischen Staatsbahngebietes für 2 ℳ befördert wird.

Die Abfertigung im Eisenbahn-Packetverkehre muss postmässig sein, d. h. die Packete werden, mit einer deutlichen Adresse versehen, unter Beifügung einer Packetadresse aufgeliefert und durch Entwerthung von sogenannten Packetmarken bezahlt. Die Packetmarken müssten gleich den Post-Freimarken dem freien Verkehre übergeben werden. Nachnahme- usw. Sendungen werden nach Art wie solche Sendungen der Post behandelt. Die höchste zulässige Gewichtsgrenze für Packete beträgt 50 kg.

Zum Zwecke einer schnellen und prompten Beförderung sind sowohl den fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen sowie auch sämmtlichen Eilgüterzügen besondere, zweckmässig eingerichtete Packet-Kurswagen und Kurskörbe beizugeben, sowie auf den grösseren Stationen und auf den Uebergangsstationen genügende Mannschaften für die Aus-, Bei- und Umladung bereit zu halten. Für den Packetdienst im Zuge würden unter gewöhnlichen Verhältnissen je ein Packmeister und ein Packarbeiter ausreichen.

Der durch den Packetverkehr bedingte Mehrbedarf an Personal wird dadurch günstig beeinflusst werden, dass voraussichtlich ein nicht unerheblicher Theil des bisherigen Gepäck- und Eilgutverkehrs von dem Packetverkehr aufgenommen wird.

Als Packet-Annahme- und Ausgabestellen würden in erster Linie die Gepäck-Abfertigungsstellen und ausserdem in grösseren Städten neben besonders einzurichtenden Dienststellen die Eilgut-Abfertigungsstellen zu bestimmen sein.

Für die Stadtbestellung eignen sich vorzugsweise die fast überall bestellten bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer, welche zur Gestellung besonderer Gespanne zu verpflichten und mit einer Gebühr nach Art des Postbestellgeldes zu entschädigen wären.

Was die Leitung und Beaufsichtigung des Eisenbahn-Packetverkehrs betrifft, so besitzt gerade die Preussische Staatsbahnverwaltung in den durch die neue Organisation vom 1. April 1895 geschaffenen Vorständen der Verkehrsinspektionen hierzu besonders geeignete Organe.

Technikers Erinnerungen aus alter Zeit.

Weit verbreitet ist das Märchen und in zahlreichen Büchern noch heute zu lesen, Watt sei als Kind durch den im Takt sich hebenden Deckel einer brodelnden Theemaschine auf die Wirkungen des Dampfes aufmerksam gemacht und zum Studium der Dampfmaschine hingeleitet worden, während dies doch in Wirklichkeit erst in späteren Jahren der Fall war, als ihm an der Universität zu Edinburgh die Verwaltung der Instrumente und Modelle übertragen wurde. Unter diesen Modellen war nämlich auch das einer Newcomen'schen Dampfmaschine, das von Watt wieder gangfähig gemacht wurde und den Ausgangspunkt seiner Verbesserungen der Dampfmaschine bildete. Wie er dann dem Kern der Sache immer näher und näher kam, ist jüngst in einer Reihe fürtrefflicher Aufsätze in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure“ historisch und wissenschaftlich dargestellt worden.

Zu einer ähnlichen, weit verbreiteten und viel geglaubten Legende ist das Verhältniss eines der hervorragendsten Maschinenfabrikanten aus der Zeit Beuth's zu diesem Förderer und Befruchter der vaterländischen Industrie ausgesponnen worden. Aus eigenen Erinnerungen zur Zerstörung dieser Legende beizutragen, war der Ausgangspunkt eines Vortrags des Herrn Geheimen Baurath Veitmeyer, den dieser kürzlich in dem von ihm seit der Gründung geleiteten Verein Deutscher Maschineningenieure hielt.

Beuth, der am 28. Dezember 1781 zu Kleve geboren wurde, war bereits mit 28 Jahren Regierungsrath in Potsdam. Als solcher wurde er der Kommission zur Reform des Steuer- und Gewerbewesens zugetheilt, der er auch 1813 noch als Geheimer Ober-Steuerrath angehörte, als ihn sein glühender Patriotismus unter die Lützow'sche Freischaar führte. Von schwerer Verwundung genesen, nahm er nach 1815 sein Friedenswerk mit verstärkter Energie wieder auf und wurde bald der Mittelpunkt aller Bestrebungen zur Hebung des vaterländischen Kunst- und Gewerbefleisses. „Der Gewerbefleiss“, so äusserte er 1822 bei Gründung des noch heute bestehenden Vereins zu dessen Beförderung in Preussen, „ist die Grundlage des Reichthums einer Nation und da wahrer Gewerbefleiss nicht ohne Tugend denkbar ist, so ist er auch die Grundlage der Nationalkraft überhaupt.“

Von der Hebung der Gewerbe erhoffte Beuth die Wiedererstarkung des von fremdem Joche befreiten Vaterlandes.

Gar vielartig waren seine Bestrebungen, eine umfassende vaterländische Industrie ins Leben zu rufen, die vorhandenen Ansätze zu pflegen und zu vervollkommnen, überall aber frisch in den Wettkampf mit dem weit vorgeschrittenen Ausland zu treten.

Die wirksamsten seiner Mittel waren die Einführung von Maschinen und Ergänzungsmethoden aus dem Auslande unter der thätigen Beihilfe der Konsuln, die Heranschaffung und Verbreitung der Pläne wichtiger Anlagen aus allen industriell weit vorgeschrittenen Ländern, die Unterstützung der Preussischen Industriellen durch regierungsseitige Schenkung von Dampf- und Werkzeugmaschinen, die Veranstaltung von Ausstellungen und die Entsendung talentvoller Jünglinge und Männer zu Studienreisen ins Ausland.

Von der weittragendsten Bedeutung aber war seine in das Jahr 1821 fallende Gründung des Gewerbeinstituts, jener Anstalt für die Heranbildung der ersten Industriellen und Ingenieure, aus der inzwischen die technischen Hochschulen, als Schwesterinstitute der Universitäten herausgewachsen sind. In einer mit dem Institut verbundenen mechanischen Werkstätte lernten die Zöglinge die vollkommensten Maschinen und Arbeitsmethoden kennen und gingen so, in Theorie und Praxis wohl bewandert, als Pioniere ins Land hinaus.

Seine Fürsorge, brauchbare Maschinen der Industrie als Vorbilder zu liefern, hat Beuth bis Mitte der 40er Jahre fortgesetzt, namentlich liess er Maschinen aller Art aus England kommen. Bei Beginn dieser Thätigkeit, in den 20er Jahren, standen dem heut' kaum glaubliche Schwierigkeiten entgegen. Damals war nämlich die Maschinenausfuhr aus England verboten! Das später so freisinnige England war so lange sehr für sich selbst besorgt, als es noch nicht unbedingter Ueberlegenheit anderen Ländern gegenüber sicher war. Wie dem Vortragenden damals mitgetheilt wurde, gingen die in England gekauften Maschinen, auseinander genommen, theilweise nach verschiedenen Häfen, wurden als Alteisen ausgeführt und traten in Berlin wieder zusammen. Nachdem sie dann von den Zöglingen des Instituts gezeichnet waren, wurden sie in genauen Stichen in den Verhandlungen des Gewerbevereins veröffentlicht und dann als Musterstücke den Fabriken oder der Institutswerkstatt überwiesen.

Unter den ersten Schülern des Instituts beansprucht Borsig weitaus unser grösstes Interesse. Er bezog das Institut mit 19 Jahren als gelernter Zimmermann im Jahre 1823, blieb dort 2 Jahre und soll dann, einer Legende nach, entlassen worden sein, „weil Beuth ihn nicht mehr für die weiteren Segnungen des Gewerbeinstituts für würdig hielt.“ Thatsächlich aber war mit 2 Jahren der eigentliche Kursus im Gewerbeinstitut abgeschlossen und nur ein geringer Theil der Schüler trat dann später noch für ein drittes Jahr in die Selekta ein; thatsächlich wurde auch über die Leistungen oder Fähigkeiten eines Zöglings überhaupt weder bei seiner Entlassung, noch bei seinem Abgange ein Zeugniss ausgestellt. Endlich hatte Beuth mit der Entlassung persönlich wenig zu thun, er entschied nach dem Urtheil der Lehrer.

Wenn Borsig daher der Lokomotive, mit der er Anno 1844 auf der Deutschen Industrieausstellung zu Berlin glänzte, den Namen „Beuth“ gab, so war das nicht eine „edle“ Rache, wie jene Legende sagt, sondern ein gewiss berechtigter Ausfluss seiner Einsicht in die unschätzbaren Verdienste Beuth's um das Werden der Preussischen Industrie und ein Akt der persönlichen Dankbarkeit für die Unterstützung, die seinen eigenen Unternehmungen auf Beuth's Verwendung seitens der Regierung durch Schenkung von Maschinen und dergl. zu theil geworden war. Borsig hatte nämlich, nachdem er eine Zeit lang als Maschinenbauer in Holz (Mühlenbauer) thätig gewesen war und dann lange Jahre als „Faktor“, d. h. Leiter der Egell'schen Maschinenfabrik fungirt hatte, vor dem Oranienburger Thor 1837 eine eigene Werkstätte errichtet, wobei ihn zwei wohlhabende Männer unterstützten. So mustergültig die neuen Fabrikgebäude waren, so dürftig waren nach unseren heutigen Anschauungen seine Arbeitsmaschinen. Hier half nun Beuth, wie bereits geschildert, nach und Borsig zeigte sich dessen nach jeder Richtung würdig. Der Vortragende, der als Zeichner bei Borsig thätig war und neben ihm in seiner Arbeitsstube gesessen hat, schildert ihn als genial schöpferischen Verwaltungsmann mehr, denn als erfindungsreichen Ingenieur. Er wusste das Zeitgemässe zu ergreifen und ins Leben zu rufen, wusste sich die tüchtigsten Hilfsarbeiter heranzuziehen und seinen Zielen dienstbar zu machen; er duldete keinen neben sich; überall nach aussen und innen stand er im Vordergrunde, und in der Werkstatt kannte und fürchtete man „das Auge des Herrn“. Er konnte selber den Hammer nehmen, um ein fehlerhaftes Gussstück zu zerschlagen. Als der erste Flammofen in der Giesserei zum ersten Mal abgestochen werden sollte und der Lehmpfropfen eingebrannt war, sodass es dem Schürmeister nicht gelingen wollte, ihn zu lösen, warf Borsig selbst den Rock ab, ergriff eine schwere Eisenstange und bearbeitete die Abflussöffnung so lange bis das Eisen herausfloss. Das war im Frühjahre 1840.

Damals stak die Technik noch in den Kinderschuhen und doch war seit 1815 schon Grosses geleistet worden. Einige Züge aus dem Bilde, das der Vortragende von jenen ersten 4 Jahrzehnten unseres Jahrhunderts entwarf, sind in mancher Hinsicht hochinteressant.

Die Napoleonischen Kriege und Aussaugungen hatten das langsame Wiederaufleben unseres Vaterlandes nach dem 30jährigen und 7jährigen Kriege fast vollständig wieder vernichtet. Das Aussaugesystem wurde damals namentlich von den Französischen Generalen usw. in einer Weise betrieben, wie man es heute kaum glaublich findet und die seltsam absticht gegen die Klage, welche von Französischer Seite geführt wird über das, was unsere Truppen im letzten Kriege, von der äussersten Noth getrieben, vereinzelt wohl gethan haben mögen. In Stralsund z. B. musste damals die Stadt die Plünderung abkaufen und ausserdem den Kommandanten und seinen Stab beköstigen während ihres Aufenthalts. Nach einer Anzahl von Wochen oder Tagen theilte der kommandirende General der Stadt mit, dass ihm die Art der Verpflegung nicht mehr passe und es besser sei, die Stadt kaufe ihm die Verpflegung ab für 30 000 Dukaten. Selbstverständlich musste trotzdem nach wie die Verpflegung besorgt werden. Aehnlich war es in Danzig. Danzig war ausgeschieden aus dem Preussischen Staatsverbande und hatte eine eigene Regierung erhalten. Dafür musste die Stadt dem Französischen Diplomaten, der die Verhandlungen geführt hatte, 2 000 000 Frcs. zahlen. Doch nicht genug, als diese Summe aufgebracht und bezahlt war, kam der erste Sekretär dieses Diplomaten und verlangte für sich 500 000 Frcs., die ihm auch bezahlt werden mussten. Aber auch in Berlin lagen die Verhältnisse derartig, dass Häuser zu einem Spottpreise verkauft wurden, nur um die Kosten der Einquartierung, Kriegssteuern usw. los zu werden, die an dem Grundbesitz hafteten.

Chausseen existirten damals nur in sehr geringer Zahl, und erst Mitte der 20er Jahre begann der Ausbau eines einheitlichen Chausseenetzes, zu welchem Zweck die erste Prämienanleihe erdacht und aufgenommen wurde. Dementspre-

chend waren die Posteinrichtungen und Personenbeförderungen.

So ging z. B. die Fahrpost von Berlin nach Breslau 2 Mal in der Woche, nämlich Montag und Freitag um 11 Uhr Vormittags, und legte den damals etwa 44¾ Meilen langen Weg in 4 Tagen und 4 Nächten zurück; man war 96 Stunden unterwegs von Berlin nach Breslau. Noch nicht eine halbe Meile wurde einschliesslich Aufenthalt in der Stunde zurückgelegt! Nach Frankfurt a/O. muss schon ein besserer Weg gewesen sein; die Post legte, jeden Donnerstag und Sonnabend abgehend, die 11¾ Meilen in 11—12 Stunden zurück. Nach Hamburg waren es 39 Meilen und die 2 Mal wöchentlich verkehrende Post kam immer am Ende des dritten Tages oder spätestens (wie im Kursbuch bemerkt stand) nach 72—84 Stunden dort an. 2 Mal wöchentlich war die Verbindung. Nach Königsberg war der damalige Weg durch die Neumark und über Marienburg etwa 84¼ Meile und die Post auf dieser Strecke 8—8½ Tage unterwegs! Es galt dies alles schon als eine gute Leistung, war doch wenigstens eine regelmässige sichere Verbindung hergestellt, wodurch Handel und Wandel gefördert wurde. Das war Anno 1819.

Wie sah es nun 1836 aus, als wir eben anfingen, die Eisenbahnen zu bauen?

Da ging die Post nach Breslau immer schon 4 Mal die Woche ab und die Fahrzeit von 96 Stunden war auf 37½ Stunden für die jetzt 43½ Meilen lange Strecke heruntergebracht. Mit Frankfurt a/O. gab es eine tägliche Verbindung; die 11½ Meilen wurden statt in 12 in 10 Stunden zurückgelegt, also mussten die Wege schon früher besser gewesen sein. Nach Hamburg gingen die Posten 4 Mal wöchentlich und die 38 Meilen wurden in 36 Stunden zurückgelegt, statt wie früher in 72—80 Stunden. Und diese Posten nannte man Schnellposten! Neben diesen gingen die langsameren Fahr- oder Personenposten.

Die Fahrpreise betrugen für die Meile: 9 Silbergroschen für die Schnellposten und 6 Silbergroschen für die Personenposten.

Nach Potsdam fuhr im Jahre 1836 schon 6 Mal täglich die Journalière, und zwar die 4 Meilen in 3½ Stunden.

Mitte der 30er Jahre traten wir in das Gestirn der Eisenbahnen. Es ist höchst eigenthümlich, dass gerade der Mann, der unsere ganze Industrie ins Leben gerufen und ihr den richtigen Halt an Wissenschaft und Kunst gegeben hat — Beuth — die Zeit noch nicht für die Eisenbahnen reif hielt.

Beuth hatte von dem damaligen Preussischen Postmeister Nagler eine Berechnung anstellen lassen über den Personenverkehr durch die Post und hatte genaue Kostenanschläge für Eisenbahnen machen lassen. Hierbei war er zu der Ansicht gekommen, dass sich die Eisenbahnen nicht rentiren könnten. Die Zeit und seine eigenen Schöpfungen waren ihm über den Kopf gewachsen.

Schinkel, einer seiner intimsten Freunde, hat dies in einer Farbenskizze, die im Berliner Schinkelmuseum sich befindet, humoristisch dargestellt. Dieselbe zeigt Beuth in einem Lehnstuhl eingeschlafen, während hinter ihm die Zeit auf einer Lokomotive vorüberrauscht.

Beuth sprach sich zuerst entschieden gegen den Bau der Eisenbahnen, als verfrüht, aus. Darüber erzählte Herr von Unruh, der bekannte Parlamentarier, der die Potsdam-Magdeburger Eisenbahn usw. gebaut, anlässlich des 25 jährigen Stiftungsfestes des Eisenbahnvereins folgende Anekdote:

Der alte Neuhaus war anfangs der 30er Jahre Oberwege-Bauinspektor für Pommern, damals noch ein Mann in den besten Jahren, der die Bedeutung der Eisenbahnen wohl erkannt hatte und später Berlin-Stettin und Berlin-Hamburg baute. Neuhaus wollte nach England reisen und kam nach Berlin, um sich von Beuth Urlaub zu holen, den dieser ihm gewährte. Dabei fragte er ihn aber nach dem Zweck seiner Reise, worauf jener erwiderte, er wolle die Eisenbahnen dort studiren, denn diese würden wohl auch bald bei uns in Frage kommen. Beuth soll darauf gesagt haben: „Lieber Neuhaus, ich habe Sie bis jetzt für einen vernünftigen Menschen gehalten, aber ich fange an daran zu zweifeln!“ Worauf Neuhaus erwiderte: „Nehmen Sie es mir nicht übel, Herr Geheimrath, es ist mir mit Ihnen ebenso gegangen!“

Gerade in Borsig fand die junge Eisenbahnzeit mit ihren zahlreichen Anregungen und neuen Aufgaben den unternehmenden, wagemuthigen, geschickten Fabrikanten, dessen sie bedurfte.

Dass Borsig rechtzeitig mit dem Bau von Lokomotiven begonnen, sahen wir bereits.

Es waren damals 2 Arten von Lokomotiven auf der Potsdamer und der Frankfurter Bahn im Betriebe. Die Berlin-Anhaltische war noch im Bau. Auf ersterer liefen die Stephenson-schen, später die Sharp-Brothers'schen Lokomotiven. Auf der Berlin-Frankfurter Bahn liefen die Amerikanischen Lokomotiven von Norris. Der Erbauer dieser Bahn, Zintel, war längere Zeit in Amerika gewesen und hatte den Eisenbahnbau dort kennen gelernt. Er baute daher ganz nach Amerikanischer Art: leichte Schienen und leichte Lokomotiven, die aber recht niedlich aussahen. Diese Lokomotiven hatten aussenliegende Cylinder; die Treibräder und Laufräder waren nach Amerikanischer Art gegossene mit harter Lauffläche und beim Giessen dreigetheilter Nabe, um beim Erkalten das Schwinden zu gestatten, ohne Spannung hervorzurufen. Das Treibrad lag nahe vor der runden Feuerbüchse. Zur Umsteuerung waren Vorwärts- und Rückwärts-Excenterstangen (Kulissen hatte man noch nicht) mit Gabeln versehen, die an ihrem tiefsten Punkte runde Vertiefungen hatten, welche, je nachdem die Excenter gehoben wurden, in den Zapfen des Hebels eingriffen, welcher die Schieberstange trieb.

Während Borsig im übrigen beim Bau der ersten Maschine die Englischen zum Vorbild nahm, behielt er die aussenliegenden Cylinder bei und lange Zeit die runde Feuerbüchse. Der Ingenieur, der die ersten Lokomotiven bei Borsig konstruirte, hiess Griebel, ein ungemein befähigter Kopf.

Aber nicht nur an den Bau der Lokomotiven ging Borsig rechtzeitig, sondern überhaupt an alles, was zum Eisenbahnbau gehörte: Weichen, Telegraphen usw., besonders Achsen und Räder für Personen- und Packwagen. Und als die eisernen Brücken und Dächer aufkamen, begann er auch sogleich mit diesen. Merkwürdig bleibt, dass sich keine der anderen Berliner Fabriken an die Eisenbahnen heranwagte.

Infolge dessen hatte Borsig freies Spiel, und er war auch der Mann, dies auszubeuten. Was aber aus seiner Werkstatt kam, war vortrefflich und tadellos.

Wie die Herren von der Regierung über die Eisenkonstruktionen dachten, und welches Vertrauen sie zu den Borsigschen Erzeugnissen hatten, davon zeugt eine Aeusserung aus damaliger Zeit, die einem Geheimen Ober-Baurath zugeschrieben wird. Dieser äusserte zu einem Kollegen, der da meinte, es seien die Eisenkonstruktionen ein heikles Ding, damit wisse man noch nicht so recht Bescheid: „Wenn ich eine Eisenkonstruktion brauche, da gehe ich zu Borsig“. Eine solche Autorität hatte Borsig sich erworben.

Seine Regeln für die Brückenbaukunst waren ziemlich einfach. Es stand als von der Wissenschaft begründet fest, dass ein Zehntel der lichten Spannweite die beste Höhe der Brücke sei. Die Stäbe waren meist ⅝ Zoll stark und 1½—2 Zoll breit. Zu den unteren Gurtungen wurde Walzeisen (Winkeleisen und Platten), zu den oberen starke Gussstücke verwendet. Auch die Querträger waren von Gusseisen und in einem Stück hergestellt. Die gusseisernen Querträger für eiserne Gitterbrücken wogen z. B. 24—28 Centner. Und die Brücke wurde für Guss- und Schmiedeeisen mit 24 Thalern der Centner loco Bahnhof bezahlt! Damals galt die Kunst noch etwas!

Die Weichen, zu denen die Bahn die Schienen lieferte, kosteten für die Arbeit ohne das Herzstück 114 Thaler. Da blieb trotz der höheren Eisenpreise ein schöner Gewinn, zumal das Arbeitslohn jener Zeit niedrig war.

Ein Geselle, gewöhnlicher Schlosser, Dreher, Klempner, erhielt noch 1854/55 bei 12 stündiger Arbeitszeit bis 4 Thaler Wochenlohn und 17½ Pfennig Stundenlohn, 1889 dagegen und heut 6—9 Thaler Wochenlohn und 30—45 Pfennig pro Stunde.

Der Vortrag war von einer besonderen Wärme getragen, was wohl nicht zum mindesten darin seinen Grund hatte, dass in des Vortragenden Seele alte Melodien frisch erklangen in Erinnerung an den grossen Mann, der die Deutsche Industrie durch seine reiche Begabung und sein unermüdliches energisches Streben und Schaffen ins Leben gerufen hat, dem er aber seiner Zeit ein Lieblingsschüler gewesen! Möge das kommende Geschlecht die von Beuth vorgezeichneten Bahnen siegreich verfolgen und nicht die unbedeutenden kleinen Anfänge vergessen, aus denen es erwachsen ist, auch stets des stolzen Wortes Beuth's eingedenk sein: Gewerbefleiss ist die Grundlage der Nationalkraft!

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Am 9. Januar d. J. ist der an der Linie Jagstfeld-Osterburken zwischen den Stationen Untergriesheim und Neudenau gelegene Haltepunkt Herbolzheim für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck in beschränktem Umfang eröffnet worden.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Kecskemét-Tisza-Ugher Lokalbahn gelegene Halte- und Verladestelle Urrét ist am 16. Dezember 1896 für den

Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden.

Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn. Am 10. Januar d. J. ist die Haltestelle Herczeg-Szent Márton, zwischen den Stationen Német Bóly und Villány, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Halle a/S. Der an der Bahnstrecke Berlin-Jüterbog gelegene bisherige Personenhaltepunkt Grüna ist zu einer Haltestelle erweitert und am 15. Januar d. J. auch für den Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet. Thiere, Fahrzeuge und Sprengstoffe bleiben zunächst von der Abfertigung ausgeschlossen. Ferner wird am 1. Februar d. J. der an der Bahnstrecke Pratau-Torgau gelegene Haltepunkt Neiden, welcher bisher nur dem Personen- und Stückgutverkehr diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet werden.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die an der Bahnstrecke Colmar-Markolsheim belegene Haltestelle Elsenheim, welche seither dem Personen-, Gepäck-, Express- und Stückgutverkehr gedient hat, wird am 1. Februar d. J. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

K. K. Oesterreichische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Station Markowce an der Linie Lemberg-Czernowitz ist am 15. d. Mts. auch für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen. Königlich Bayerische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Strecke Bamberg-Hof gelegenen Eisenbahnstation Marktschorgast-Berneck ist vom 28. Dezember 1896 ab in Marktschorgast umgeändert worden.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Die Bezeichnung der an der Linie Stuhlweissenburg-Komarom-Ujszöny gelegenen Gemeinschaftsstation Komarom-Ujszöny ist in Komarom abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 66 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 67 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Austragung einer Streitsache (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 99 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 11., 12. und 13. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eine Oesterreichische Stimme über die Preussische Eisenbahnpolitik.

Ein vielbemerkter Artikel der „N. Fr. Pr." vom 6. d. Mts. betitelt: „Deutsche Eisenbahnpolitik" beschäftigt sich mit der jüngsten Aktion der Preussischen Regierung, betreffend die Herstellung einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft mit den Hessischen Staatsbahnen. Nachdem dargelegt wird, dass diese Gemeinschaft für die beiden vertragschliessenden Theile die grössten Vortheile biete, gelangt der Artikel der „N. Fr. Pr." zu folgendem Schluss: „Thatsächlich werden durch die finanzielle Gemeinschaft des Preussisch-Hessischen Staatsvertrages ganz neue Grundlagen eingeführt, welche die Vereinheitlichung des Deutschen Eisenbahnsystems, wie wir neidlos zugeben müssen, in der glücklichsten Form vorzubereiten geeignet sind. Die Preussische Eisenbahnpolitik, welche auf glänzende Erfolge zurückblickt, hat es mit unleugbarem Geschick verstanden, aus einer politischen Frage eine rein finanzielle zu konstruiren und sie hat damit ohne Zweifel die gewichtigsten Bedenken behoben, welche es bisher verhindert haben, die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Bestimmungen der Deutschen Reichsverfassung zur vollen Durchführung zu bringen, wenn auch zugegeben werden muss, dass diese Bedenken in manchem der Süddeutschen Staaten heute noch als unüberwindlich gelten."

Die Einnahmen der Oesterreichischen Privatbahnen im Jahre 1896.

Die grossen Privatbahnen haben nunmehr die provisorischen Ausweise über die Einnahmen im abgelaufenen Jahre veröffentlicht. Die Hauptziffern stellen sich im Vergleiche mit dem Vorjahre wie folgt:

	Januar bis Dezember	
	1896	gegen 1895
	Gulden	
Nordbahn	36 264 843	+ 1 798 043
Südbahn	45 261 480	+ 1 049 856
Staatsbahn	26 927 612	+ 1 088 776
Nordwestbahn Litt. A.	11 003 707	+ 723 133
Elbethalbahn	6 896 131	+ 345 985
Aussig-Teplitzer Bahn	6 427 889	+ 169 120
Buschtêhrader Bahn Litt. A.	3 983 971	+ 76 341
„ „ „ B.	6 124 924	+ 219 930

Die Transportkonjunktur war während des Jahres 1896 durchgehend sehr günstig, und alle Eisenbahnen zeigen bedeutende Mehreinnahmen. Allen Bahnen voran steht die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit dem imponirenden Plus von rund 1,8 Millionen Gulden. Daran reihen sich Staatsbahn und Südbahn, welche jede eine Mehreinnahme von über eine Million Gulden aufweisen. Das Mehrerträgniss der Südbahn findet in der günstigen Entwickelung des Personenverkehrs, in der Zunahme des Getreideexports nach der Schweiz und Süddeutschland, endlich in der Belebung des Verkehrs mit den beiden Seehäfen seinen Grund. Die Staatsbahn weist in dem Frachtenverkehre eine Mehreinnahme von 1,16 Millionen Gulden auf, während der Personenverkehr stationär geblieben ist. Bei der Nordwestbahn weist die garantirte Linie ein Plus von 723 000 fl., die Elbethalbahn ein Plus von 345 000 fl. aus. Ebenso günstig war die Entwickelung der Böhmischen Kohlenbahnen. Die Aussig-Teplitzer Bahn weist eine Erhöhung der Einnahmenziffer um 169 120 fl. auf; bei der Buschtêhrader Bahn bietet die A-Linie eine Mehreinnahme von 76 341 fl., die B-Linie eine Mehreinnahme von 219 930 fl. Die Böhmische Nordbahn hat ungefähr dieselben Einnahmen wie im Jahre 1895 erreicht. Den grösseren Einnahmen stehen bei allen Bahnen zwar auch bedeutende Mehrausgaben gegenüber, es ist jedoch anzunehmen, dass sich überall das Reinerträgniss günstiger gestaltet haben wird als im Vorjahre.

Der Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverkehr im Monat Oktober 1896.

Im Monat Oktober 1896 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 31. Oktober die 8,603 km lange Lokalbahnstrecke Niklasdorf-Zuckmantel der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

In Ungarn:

Am 1. Oktober die 29,05 km lange Strecke Stuhlweissenburg-Adony-Szabolcs der Fehéreser und Tolnaer Komitatsbahn;

am 3. Oktober die 29,7 km lange Kecskemet-Tisza-Ugher Lokalbahn;

am 19. Oktober die 5,32 km lange Theilstrecke Pancsova-Temesufer der Lokalbahn Pancsova-Petrovoszello;

am 26. Oktober die 47,54 km lange Strecke Tisza-Polgar-Kiralytelek der Lokalbahn Tisza-Polgar-Nyiregyháza;

am 27. Oktober die 66,144 km lange Lokalbahn Garamberzenceze-Léva.

Sämmtliche Lokalbahnen stehen im Betriebe der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Im Monat Oktober 1896 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 13 259 654 Personen und 13 018 372 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 37 069 916 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 182 fl. Im gleichen Monat 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehr von 13 101 994 Personen und 11 923 671 t Güter, 35 465 210 fl., oder für 1 km 1 179 fl., daher resultirt für den Monat Oktober 1896 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0,3 %.

In der Zeitperiode vom 1. Januar bis 31. Oktober 1896 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 134 380 464 Personen und 97 436 911 t Güter, gegen 133 461 700 Personen und 92 433 660 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beliefen sich im Jahre 1896 auf 308 096 632 fl., im Vorjahre auf 291 172 719 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 10 Monaten des Gegenstandsjahres 30 841 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1895 dagegen 29 766 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für die erwähnte Periode 1896 auf 9 990 fl., gegen 9 782 fl. im Jahre 1895, d. i. um 208 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1896 auf 11 988 fl., gegen 11 738 fl. im Jahre 1895, d. i. um 250 fl., mithin um 2,1 % günstiger.

Südbahn.

Die Südbahn hat die Bewilligung zur Emission der noch in ihrem Portefeuille befindlichen 4 % Prioritäten im Betrage von 17 Millionen Mark bisher noch nicht erlangt. Die Generaldirektion erhielt jedoch von den Vertretern sämmtlicher in Betracht kommenden Ministerien die Versicherung, dass der Erlass, welcher die Bewilligung zur Emission enthält, der Südbahn mit der grösstmöglichen Beschleunigung zugehen werde. In Kreisen der Südbahn nimmt man an, dass die Bewilligung jedenfalls noch im laufenden Monate erfolgen werde. Die Leitung der Südbahn ist entschlossen, mit jeder Investition insolange zurückzuhalten, als nicht die Emission der Markanleihe freigegeben ist. Wenn die Genehmigung erfolgt ist, werden die Prioritäten successive je nach dem Bedarfe veräussert werden. Der Erlös wird zunächst zur Bedeckung desjenigen Theiles der schwebenden Schuld verwendet werden, dessen Verzinsung sich drückender gestaltet als die Last der zu begebenden Prioritäten. Die schwebende Schuld der Südbahn beträgt ungefähr 12 Millionen Gulden. Es ist selbstverständlich, dass nur ein Theil dieser Summe zur Ausgabe gelangen wird. Mit den noch im Portefeuille befindlichen Markprioritäten wird die Südbahn für den Investitionsbedarf der nächsten 3 Jahre das Auslangen finden. Für die spätere Zeit müssen andere Hilfsquellen gefunden werden. Hier steht die Konversion der 5 % Prioritäten in erster Reihe. Diese Operation wird voraussichtlich heuer nicht mehr in Angriff genommen werden, sondern dem Jahre 1898 vorbehalten bleiben. Die Konversion wird dadurch dem Investitionsbedarfe dienstbar gemacht werden, dass die Ersparniss kapitalisirt und die hieraus gewonnenen Obligationen successive, je nach dem Bedarfe, begeben werden. Hierdurch wird die Zinsenlast zwar keine Verminderung erfahren, die Südbahn wird aber eine Reserve erhalten, aus welcher sie die nöthigen Mittel für die in der Folgezeit nothwendig werdenden Anschaffungen schöpfen kann. Die näheren Modalitäten der Konversion stehen noch nicht fest und müssen erst mit der Regierung vereinbart werden. Auch über den Titre, welcher an Stelle der 5 % Prioritäten treten soll, herrscht noch keine volle Klarheit. Am wahrscheinlichsten ist es, dass man sich zur Kreirung einer 3 %, die ausdrückliche Goldzahlung verheissenden Markanleihe entschliessen wird, ähnlich wie dies die Staatsbahn bei der Konversion der 5% Prioritäten gethan hat.

Verstaatlichung der Eisenbahn Lemberg-Belzec.

Die Aktionäre der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszow) hielten am 30. Dezember 1896 eine ausserordentliche Generalversammlung ab. Zweck derselben war die Beschlussfassung über ein zwischen der Regierung und dem Verwaltungsrathe der genannten Bahn abgeschlossenes Uebereinkommen, betreffend die Einlösung dieses Bahnunternehmens durch den Staat. Der Bericht des Verwaltungsrathes theilt mit, dass das Eisenbahnministerium in einem an die Gesellschaft gerichteten Erlasse erklärt habe, die Eisenbahn Lemberg-Belzec im gesammtstaatlichen Interesse einzulösen. Nach einer Bestimmung der Konzessionsurkunde stehe nämlich der Staatsverwaltung das Einlösungsrecht bezüglich der gesellschaftlichen Linie jederzeit zu. Die Einlösung des gesellschaftlichen Bahnunternehmens hat mit Wirksamkeit ab 1. d. Mts. — unter Voraussetzung der legislativen Genehmigung — derart stattzufinden, dass die gesellschaftliche Linie mit allem Zubehör, insbesondere einschliesslich des Reservefonds und der weiteren aus dem Anlagekapital erzielten Ersparnisse an den Staat abzutreten sei gegen Zahlung eines effektiven Kapitalbetrages, welcher dem Betrage des im Zeitpunkt der Einlösung tilgungsplanmässig noch nicht amortisirten Nominal-Anlagekapitals gleichkommt. Von diesem Einlösungspreise, welcher laut des Uebereinkommens mit dem Baarbetrage von 4 108 400 fl. festgesetzt ist, sollen 900 000 fl. für die im Staatsbesitz befindlichen 4 500 Stück Stammaktien der Unternehmung zurückbehalten, der Restbetrag von 3 208 400 fl. jedoch der Gesellschaft baar ausgefolgt werden, sodass auf jede der in Umlauf befindlichen Prioritäts- und Stammaktien der Baarbetrag von 200 fl. entfalle. Nachdem nun — bemerkt der Bericht — die Staatsverwaltung mit der Einlösung der Gesellschaftsbahn nur von dem ihr in der Konzessionsurkunde eingeräumten Rechte Gebrauch macht und dabei auch das Interesse der Aktionäre der Gesellschaft gewahrt bleibt, so könne gegen die Verstaatlichung des gesellschaftlichen Unternehmens eine Einwendung nicht erhoben werden; gleichwohl könne sich der Verwaltungsrath nicht verhehlen, dass durch die vorzeitige Einlösung der Bahn die schon bei deren Begründung ins Auge gefasste Erweiterung des Bahnnetzes, insbesondere aber die Fortsetzung der Linie Lemberg-Belzec auf Russisches Gebiet für die Aktionäre nunmehr gegenstandslos wird und diese aller zukünftigen Gewinnchancen, die ihnen ein lukratives Unternehmen in Aussicht stellte, ohne ihr Zuthun mit einem Schlage verlustig werden. Es gelangte nun das Uebereinkommen zur Verlesung, dessen Annahme der Verwaltungsrath bei der gegenwärtigen Sachlage und mit Rücksicht auf die Bestimmungen der Konzessionsurkunde schliesslich beantragt. Die Versammlung, in welcher durch 15 Aktionäre 13 075 Aktien mit 523 Stimmen vertreten waren, g e n e h m i g t e hierauf einstimmig das Uebereinkommen sowie die hierauf bezugnehmenden Statutenänderungen und wurde hiermit geschlossen.

Aus dem Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Eisenbahn Stryj-Chodorów.

Aus diesem im Abgeordnetenhause unterm 16. Dezember 1896 eingebrachten Gesetzentwurf (siehe Nr. 1 S. 4 d. Ztg.) theilen wir über die Trasse der Bahn noch folgendes mit:

Nach dem noch von der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen ausgearbeiteten generellen Projekte beginnt die Bahnlinie am nordöstlichen Ende der Station Stryj der K. K. Staatsbahnen, führt zunächst parallel zum kurrenten Geleise der bestehenden Bahnlinie in der Richtung gegen Lemberg, wendet sich sodann gegen Nordosten, berührt die am linken Ufer des Stryjflusses gelegenen Ortschaften Pukienicze, Lisiatycze, Tejsarów, Pizany und Cuculowce, übersetzt den Stryjfluss bei Hnizdyczów und gelangt am rechten Stryjufer nach Zydaczów, dem bedeutendsten Zwischenpunkte der neuen Linie. Im weiteren Zuge übersetzt die Bahn das breite Innundationsgebiet des Dniesterthales, sowie diesen Strom selbst, überschreitet die geringe Terrainerhebung, über welche sich der Dabrowawald ausbreitet und mündet in die Station Chodorów der Bahnlinie Lemberg-Czernowitz an deren südwestlichem Ende ein.

Der Bau der als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Bahnlinie soll nach Art. II des Gesetzentwurfes im Jahre 1897 in Angriff genommen und längstens binnen 2 Jahren, vom Baubeginne an gerechnet, vollendet werden.

Die Dänischen Privatbahnen im Jahre 1895/96.

Die Betriebsergebnisse der Privatbahnen und der im Privatbetrieb befindlichen Staatsbahn zeigt die folgende Uebersicht:

Eisenbahn	Länge km	Verkehr		Verkehrsleistung		auf 1 km Betriebslänge entfielen		
		Personenzahl	Tonnenzahl	Personen-kilometer	Tonnen-kilometer	Einnahmen Kr.	Ausgaben Kr.	Ueberschuss Kr.
Ringe-Faaborg-*)	29,37	113 696	27 554	1 842 131	586 577	3 689,12	3 045,59	643,53
Ostseeländische **)	45,95	138 264	55 608	2 088 819	1 318 471	4 004,47	3 035,98	968,49
Gribskov-	19,73	37 346	29 740	—	—	3 015,20	2 385,01	630,19
Lollandsche **)	65,00	252 908	123 027	4 857 504	2 510 924	6 654,39	5 149,71	1 504,68
Maribo-Bandholm-**)	7,53	26 886	39 206	202 505	295 300	7 222,60	2 967,40	4 255,20
Nordfünensche	37,43	163 905	34 396	2 790 732	710 011	4 460,18	2 563,60	1 896,58
Südfünensche	46,85	425 828	109 393	8 915 538	2 611 454	10 115,25	5 632,38	4 482,87
Vejle-Give-	30,13	109 976	11 059	1 405 528	229 927	2 594,16	1 670,44	923,72
Horsens-Juelsminde-	30,50	90 835	14 673	1 386 013	279 524	2 571,71	1 933,48	638,23
Horsens-Törring-.	28,09	77 979	20 506	1 101 478	346 811	2 599,88	2 067,59	532,29
Hads-Ning Herreders-	36,23	177 859	26 953	2 583 671	609 565	4 156,32	2 365,93	1 790,39
Randers-Hadsund-	40,67	78 876	14 916	1 337 111	368 383	2 237,62	1 736,82	500,80
Vemb-Lemvig-	28,92	78 311	15 691	1 101 035	348 777	3 322,20	2 593,67	728,53
Skagens-	39,69	44 611	7 754	1 001 395	—	1 655,10	1 088,84	566,26 Kr.

*) Staatsbahn im Privatbetrieb.
**) Kalenderjahr 1895.

Aus Russland.

Fahrkartenkontrole.

Die LIX. Versammlung der Vertreter aller Russischen Eisenbahnen hat sich lebhaft und eingehend mit der Frage beschäftigt, wie eine sichere Kontrole geschaffen werden könne, die eine Hinterziehung womöglich ganz ausschliesse. Es ist ja leider ein öffentliches Geheimniss, das gegenwärtig in offiziellen Organen der Regierung zugestanden wird, dass seit Einführung der verschiedenen Formen von Fahrkarten, namentlich der Abonnementskarten, vielfache und nicht unerhebliche Missbräuche vorgekommen sind, welche zum Theil dadurch ermöglicht worden sind, dass bei diesen Karten nur eine Durchlochung, nicht aber eine Abtrennung des bereits benutzten Abschnitts erfolgt. Ausserdem ist es aber auch noch gestattet, dass ein und dieselbe Abonnementskarte zu gleicher Zeit von mehreren Reisenden benutzt werden darf, wodurch eine weitere Quelle für Unregelmässigkeiten geschaffen worden ist. Diese letztere Form der Fahrgeldhinterziehung hat auf einigen Eisenbahnen, vornehmlich im westlichen Gebiete, solche Dimensionen angenommen, dass es geboten war, energische Maassnahmen dagegen zu ergreifen. Vom Tarifkomitee wurde infolge dessen für nothwendig erachtet, den Eisenbahnen das Recht einzuräumen, sobald sich die Nothwendigkeit einstellen sollte, als Regel einzuführen, dass auf ein Abonnementsbillet im Zuge nur ein Passagier fahren kann. Die Eisenbahnen dürfen vom 1. März d. J. von diesem Recht Gebrauch machen.

Damit wird aber allerdings eine grosse Bequemlichkeit genommen. Trotz der vielfachen Missbräuche hat dennoch, nach Angabe der amtlichen „Torg. Prom. Gas.", im Laufe der Sommersaison 1896 die Gesammtzahl der auf Villenbillete stattgehabten Fahrten im Vergleiche mit dem nämlichen Zeitraum des Vorjahres in folgender Weise zugenommen: von 6 400 000 Fahrten auf 8 000 000, d. h. um 1 600 000 Fahrten oder 23 %.

Noch mehr Kopfzerbrechen verursacht die Frage, wie die Hinterziehungen bei den Fahrkarten, die für Reisen auf grössere Entfernungen gelten, verhindert werden könnten. Vorschläge sind zur Abhilfe in grosser Auswahl gemacht worden, ohne dass man zu einem wirklichen Endergebniss gekommen wäre, ja man ging auseinander, ohne sich über die zu ergreifenden Maassnahmen schlüssig geworden zu sein. Es scheint hiernach in Russland kein Kraut gegen diese Missbräuche gewachsen zu sein.

Projektirte Verbindung zwischen Luga und Witebsk.

Witebsk ist, wie wir bereits mitgetheilt haben (Nr. 69 S. 622 Jahrg. 1896 d. Ztg.) als Mittelpunkt für eine Verbindung zwischen Petersburg und dem Süden wie es scheint fest ins Auge gefasst worden. Es fragt sich offenbar nur noch, wo der Ausgangspunkt dieser Russland von Norden nach Süden durchquerenden Linie hin verlegt werden soll. Zur Klärung dieser nicht unwichtigen Frage ist eine Kommission beim Eisenbahndepartement des Ministeriums der Verkehrsanstalten ernannt worden. Es handelt sich hierbei im Augenblicke um zwei Projekte, nämlich um den Bau der Bahn mit dem Ausgangspunkte Luga, Station der St. Petersburg-Warschauer Bahn bis Witebsk, Station der Riga-Orel Eisenbahn oder von Staraja Russa, Station der Nowgoroder Linie und der Rybinsk-Bologoje Eisenbahn, ebenfalls bis Witebsk. Dieses Projekt bildet einen Theil eines längst bekannten Projekts, der sogen. Meridionalbahn, welche die Strecke zwischen St. Petersburg einerseits und Kiew und Odessa andererseits um 500 Werst abkürzen soll. Da aber bei der Durchführung von Transitlinien in den letzten Jahren darauf geachtet wird, dass sie sich möglichst gleichmässig über das zu berührende Land vertheilen, so wurde zunächst von der ganzen Meridionallinie nur derjenige Theil hervorgehoben, der das mit Eisenbahnen schlecht ausgestattete grosse Viereck St. Petersburg, Moskau-Smolensk und Dwinsk durchschneiden muss: auf diesem ganzen Flächenraum, der von den ältesten Hauptbahnen Russlands begrenzt wird, befindet sich bis jetzt nur die schmalspurige Nowgorodlinie und die Theilstrecke Ostaschkowo-Wjasma, die gegenwärtig zur Nikolaibahn gehört. Das erwähnte Viereck wird von Osten nach Westen von der gegenwärtig im Bau befindlichen Linie Rybinsk-Pskow (über Staraja Russa) durchschnitten und würde von Süden nach Norden von der Linie Luga (oder Staraja Russa) - Witebsk durchquert werden, wenn dieses Projekt zur Ausführung gelangen sollte, woran übrigens kaum gezweifelt werden kann, da bereits nach vorliegenden Zeitungsnachrichten die Streeke Witebsk, Station der Riga-Orelbahn, über Orscha, Station der Moskau-Brestbahn, nach Mohilew für das laufende Jahr zu erbauen in Aussicht genommen worden sein soll. Die Bahn würde übrigens keineswegs nur für das oben bezeichnete grosse Viereck eine nothwendige Querverbindung schaffen, sondern dasselbe würde auch von dem zweiten bei dieser Linienführung berührten Vierecke Brjänsk, Smolensk, Stationen der Riga-Orelbahn, Minsk und Homel, Stationen der Libau-Romnybahn, zutreffen. Endlich aber würde von Kiew bis Odessa eine sehr lästige Umwegsroute erspart werden. Die Linie bietet daher nach allem so viele Vorzüge, dass bei der zur Zeit in Russland so ausserordentlich regen Baulust die Bauausführung gewiss nicht lange auf sich warten lassen wird.

Vermehrung des Rollmaterials.

Offenbar durch die schlimmen Erfahrungen des letzten Herbstes veranlasst, hat das Ministerium der Verkehrsanstalten die folgenden Kredite gefordert, nämlich: 12 000 000 R. für den Ankauf von Lokomotiven, 13 000 000 R. für den Erwerb von Wagen und Cisternen, mehr als 4 000 000 R. für die Anschaffung von Passagierwagen für die Staatsbahnen und mehr als 1 500 000 R. zur Anschaffung rollenden Materials für die Weichselbahn und die Iwangorod-Dombrowski-Eisenbahn.

Aus England.

Sheffield Districtbahn.

Der erste Spatenstich zum Bau dieser Bahn geschah am 20. Dezember 1896. Die Bahn wird der Nordostbahn und der Lancashire, Derbyshire und Ostküstenbahn unabhängigen Zugang zur Stadt gewähren. Mitten im Fabrikbezirk von Attercliffe wird eine wichtige Güterstation errichtet. Von dort geht die Bahn 15,3 km weit nach Spinkhill, wo sie an die Lancashire, Derbyshire und Ostküstenbahn anschliesst. Die Nordbahn ist dem Unternehmen gewogen, da sie dadurch 2 neue Zufahrten nach Sheffield erhält und zwar über Tuxford an der Hauptlinie und Langweth an der Leenthal - Erweiterung. Beide Zugänge führen über das Derbyshire-System, unabhängig von der Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn. Die Ostbahn hat den weiteren Gewinn, dass sie von den Kohlenfeldern der Mittellandbahn bedient wird.

Der Catesbytunnel.

Ausser dem Londoner Endbahnhof ist dieser Tunnel das bedeutendste Bauwerk der Londoner Erweiterung der Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn. Er hat 2 950 m Länge, 210 m weniger als der Boxtunnel auf der Westbahn. Er ist 8,25 m weit und hat 7,8 m Lichthöhe vom Sohlgewölbe bis zum Scheitel. Seine Tiefenlage unter dem Gelände beträgt 30 bis 35 m. 5 Schächte von 3 bis 4,5 m Durchmesser sind von der Oberfläche abgesenkt worden, die als Lüftungsschächte dienen, wenn sie dem Zweck des Tunnelvortriebes gedient haben werden. Ausmauerung und Sohlgewölbe bestehen aus Ziegeln. Die Nischen liegen 20 m auseinander, abwechselnd rechts und links. Dreiviertel der Auskleidung ist jetzt fertig gestellt.

Die südliche Verlängerung der Liverpooler elektrischen Hochbahn,

welche die nördlichen Vorstädte von Seaforth und Waterloo mit denen der Princes- und Seftonparks verbindet, ist am 21. Dezember 1896 in Betrieb genommen worden. Ein Schnellzugverkehr wird Morgens von der Dinglestation nach der Pierheadstation abgefertigt. Die Strecke wird in 10 Minuten zurückgelegt.

Neue Dampfer für die Linie Dover-Ostende.

Die vorzüglichen Dampfer, welche die Belgische Regierung zwischen Dover und Ostende unterhält, sind kürzlich durch einen neuen in Hoboken gebauten Raddampfer vermehrt worden. Ausser 2 Reserveschiffen umfasst die Flotte bereits 8 Fahrzeuge, deren Geschwindigkeit zwischen 19 bis 22 Knoten beträgt. Zwei davon kann man zu den schnellsten Raddampfern der Welt zählen. Das neue Schiff „Prinzess Clementine" ist ebenso gebaut, wie die „Marie Henriette", derselben Firma vor 3 Jahren, die bei der Probefahrt die Geschwindigkeit von 22,2 Knoten in der Stunde erreichte, das meiste, was ein Raddampfer bis dahin geleistet hat. Der im letzten Jahre gebaute „Rapid" war erheblich kürzer, wenn auch von wenig geringerer Kiellänge als die „Marie Henriette". Die garantirte Mindestgeschwindigkeit des neuen Schiffes beträgt 22,5 Knoten in der Stunde. Die genauen Abmessungen sind: Gesammtlänge 107 m, Länge in der Wasserlinie 103,5 m, Breite zwischen den Radkästen 11,5 m, Breite über die Radkästen hinweg 23,7 m, Tiefe von Kiel bis Oberdeck 7,05 m. Das ganz aus Stahl gebaute Schiff besitzt 3 vollständige Decks, dazu ein grosses Verdeck 7,0 m über der Wasserlinie. Bei gutem Wetter wird auch ein Theil dieses Decks den Reisenden zugänglich gemacht, die dadurch eine zweite geräumige Promenade erhalten. In der inneren Ausrüstung sind die neuen Dampfer den alten weit überlegen. Das Restaurant I. Klasse ist 20 m lang und hat Sitzgelegenheit für 112 Reisende. Auf dem unteren Promenadendeck befindet sich eine Reihe pomphaft ausgestatteter Staatszimmer, 12 Privatkajüten und ein hübsches Rauchzimmer. Auf die Lüftung ist grosse Sorgfalt verwendet worden. Die sämmtlichen Salons und Privatkajüten sind mit Warmluftheizung versehen. Die Maschinen leisten 8 500 PS. Dampf wird durch

8 mit Servesröhren versehene Kessel geliefert. 16 Hilfsmotoren vervollständigen die Maschinerie. Von den Motoren betreibt einer eine Dynamo, die das elektrische Licht für den Dampfer erzeugt. Die „Prinzess Clementine“ wird im Frühjahr in Dienst gestellt.

Aus Afrika.

Kongostaat.

Die Erwartungen, welche der Verwaltungsrath, als er am 17. April 1896 der Hauptversammlung den am 27. März/10. April 1896 zwischen der Belgischen Regierung und der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag zur Genehmigung unterbreitete, aussprach, haben sich nicht nur erfüllt, sondern sind übertroffen worden. Der Verwaltungsrath war in dem Augenblick, wo die Hilfsmittel der Gesellschaft erschöpft waren, imstande, der am 28. November 1896 abgehaltenen ausserordentlichen Hauptversammlung die geeigneten Finanzmaassnahmen vorzuschlagen, um die Vollendung des Unternehmens zu sichern. Diese Hauptversammlung hat demnach die Ausgabe von 40 000 Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. beschlossen, die vom 1. Juni d. J. ab mit $4^1/_2$ % jährlich zu verzinsen und in 99 Jahren zu 525 Frcs. auszuloosen sind, aber auch nach vorangegangener halbjähriger Kündigung vorzeitig zu 525 Frcs. zurückgezahlt werden können. Diese Schuldverschreibungen erhalten hypothekarische Bürgschaft auf das Unternehmen im gleichen Range wie 1. die 20 000 Stück 3 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs., die in 66 Jahren zurückzuzahlen und vom Belgischen Staate auf Grund des Gesetzes vom 29. Mai 1896 gewährleistet sind, deren Ausgabe grundsätzlich von der Hauptversammlung vom 17. April 1896 beschlossen ist; 2. eine Anleihe von 5 Millionen Francs, die nur für den Fall aufzunehmen ist, dass die obigen 40 000 Schuldverschreibungen zur Vollendung des Werkes nicht genügend sind.

Der unabhängige Kongostaat hat seine Zustimmung unter folgenden Bedingungen in Aussicht gestellt: 1. Die Gesellschaft bewilligt eine Tarifermässigung von 40 % für Boote, Dampfmaschinen, mechanische Vorrichtungen für Gewerbe oder Ackerbau, Lokomotiven, Wagen und Eisenbahnmaterial im allgemeinen, sowie Telegraphen- und Fernsprechmaterial; 2. man ist darüber einverstanden, dass die 30 % Prämie, von denen Artikel 31 des am 9. November 1889 zwischen dem Staat und der Gesellschaft geschlossenen Vertrages handelt, lediglich dem jetzigen Aktienkapital zugefügt werden, während die anderen für den Bau und die Ausstattung der Bahn ausgegebenen Kapitalien zutreffendenfalls vom Staate zum Nennwerth zurückgezahlt werden. In der Sitzung vom 17. November 1896 hat der Verwaltungsrath beschlossen, vom 1. Februar d. J. ab die oben angegebene Tarifermässigung zu bewilligen; denn es kann dem Unternehmen nur vortheilhaft sein, wenn die Ausbeutung des oberen Kongo erleichtert wird. Bezüglich des zweiten Punktes hat die Hauptversammlung vom 28. November 1896 beschlossen, dass Artikel 31 des Vertrages vom 9. November 1889 sowie Artikel 49 der Satzungen folgenden Wortlaut erhalten sollen: „Wenn die Verstaatlichung vor Ablauf von 25 Betriebsjahren stattfindet, so beträgt die der Gesellschaft zu zahlende Summe mindestens das für den Bau und die Ausrüstung der Bahn ausgegebene Kapital, vermehrt um 30 % Prämie; indessen bezieht sich diese lediglich auf den Betrag von 30 Millionen Aktienkapital, während die übrigen Kapitalien zutreffendenfalls zum Nennwerthe zurückgezahlt werden.“

Von der beschlossenen $4^1/_2$ % Anleihe von 20 000 000 Frcs. hat die Gesellschaft bereits am 17. Dezember 1896 30 000 Schuldverschreibungen in Brüssel, Antwerpen, Gent, Lüttich, Tournai und Huy zum Preise von 450 Frcs. für das Stück zur Zeichnung auflegen lassen. Den Antheilhabern der Gesellschaft ist dabei ein Vorzugsrecht in dem Verhältniss von einer Schuldverschreibung auf jeden Antheilschein vorbehalten.

Ende September 1896 war das Geleise bis Kilometer 213 gelegt und bis Kilometer 171 beschottert, die Erdarbeit bis Kilometer 235 in Angriff genommen; die vorläufige Holzbrücke über den Inkissi bei Kilometer 260 war fast vollendet. Der Bau schreitet also seit fast einem halben Jahre mit etwa 8 km monatlich fort; die Arbeiterzahl ist vollzählig und beträgt fast 6000, ihre Ergänzung geschieht ohne Schwierigkeit. Der Gesundheitszustand ist befriedigend und die Arbeitsleistung beläuft sich auf mehr als 1,5 Raummeter für den Mann. Die bis zum Inkissi vollendeten endgültigen Vorarbeiten zeigen, dass vom Fusse des Sona Gongogebirges bis zum Inkissi, also auf etwa 30 km fast gar keine Erdarbeiten auszuführen sind; die Ingenieure sind gegenwärtig im Utampagebirge, dem letzten Punkt, wo die Richtungslinie des Vorentwurfs noch nachgesehen werden muss. Bis Kilometer 100 sind alle endgültigen Kunstbauten ausgeführt, weiterhin ersetzt man nach und nach die vorläufigen Holzbauten durch eiserne Brücken. Nach den letzten Nachrichten waren die Widerlager der Kuilubrücke vollendet und bereit, die Brückentheile, die mit dem Dampfer vom 6. November 1896 abgesandt sind, aufzunehmen. Die ganze Bahn wird etwa 400 km lang werden.

Der im Juli 1896 bis Kilometer 188 eröffnete Betrieb vollzieht sich regelmässig. Die Einnahmen steigen nach und nach und beliefen sich für Juli auf 181 745 Frcs., für August auf 198 178,33 Francs, für September auf 205 741,60 Frcs. und für Oktober auf 212 500 Frcs. Diese Einnahmen sind der Vermehrung fähig; denn der jetzige Eisenbahnverkehr vertritt keineswegs die Gesammtheit der gegenwärtig nach dem oberen Kongo gehenden Sendungen. Der Grund dafür liegt zum Theil in der Ueberlastung des Fahrparks in letzter Zeit; der Verwaltungsrath hat aber bereits Maassnahmen zur Abhilfe getroffen. Noch andere Umstände werden zur Vermehrung der Einnahmen beitragen, besonders die Benutzung der Bahn für die nach dem Französischen Oberkongo bestimmten Sendungen. Bereits bei seiner Rückkehr vom Kongo hat der Generaldirektor der Gesellschaft in dieser Beziehung einen telegraphischen Schriftwechsel mit dem Gouverneur der Französischen Gabun- und Kongokolonie unterhalten. Die Französische Centralregierung scheint die Ansichten des Gouverneurs zu theilen und auch die Französischen Missionen haben beschlossen, die Kongobahn für ihre Sendungen zu benutzen.

Bezüglich der Betriebsausgaben kann der Verwaltungsrath noch keine Ziffern angeben. Gemäss dem neuen Artikel 42 der Satzungen ist in den Büchern der Gesellschaft vom 1. Juli 1896 ab eine besondere Betriebsrechnung eröffnet worden; die Schriftstücke dieser Rechnung für die Monate Juli, August und September sind in den Händen des Verwaltungsraths. Wenn sie auch noch nicht im einzelnen geprüft sind, so kann der Verwaltungsrath doch schon jetzt die Versicherung geben, dass die gegenwärtigen Einnahmen der Gesellschaft genügend sind, nicht nur um die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen zu decken, sondern auch um das Aktienkapital zu entlohnen.

Nach dem „Mouvement Géographique“ hat die Kongobahn-Gesellschaft mit verschiedenen Unternehmern Verträge abgeschlossen: 1. für die Annahme und Löschung aller ihrer Waaren in Matadi, für ihre Lagerung und Erfüllung der Zollförmlichkeiten in Matadi, für die Einladung der genannten Waaren in die Eisenbahnwagen, für ihre Beförderung mit der Eisenbahn bis Tumba und für ihre Auslieferung an diesem Punkte an jede zu diesem Zweck bezeichnete Person; 2) für die Annahme der aus dem Innern kommenden Afrikanischen Erzeugnisse in Tumba, für ihre Lagerung, Einladung in die Eisenbahnwagen, Beförderung nach Matadi, ihre dortige Lagerung, die dort für die Ausfuhr zu erfüllenden Zollförmlichkeiten und für ihre Ausfuhr nach Europa. Abgesehen von den in der Betriebsordnung festgesetzten Frachten erhebt die Gesellschaft für alle diese Verrichtungen 12 Frcs. für die Tonne.

Nach den letzten Nachrichten vom Kongo hat der Leiter der Vorarbeiten, Ingenieur Adam, am 26. Oktober 1896 N'Tampa überschritten und hofft spätestens im Juni 1897 den Endpunkt Leopoldville zu erreichen.

Französisches Senegalgebiet.

Der Französische Finanzminister benachrichtigte durch Schreiben vom 15. Oktober 1896 den Haushalts-Ausschuss, dass die Regierung behufs Erleichterung der parlamentarischen Prüfung für die Sudanbahn einen besonderen Haushalts-Anhang aufgestellt und in diesen als Staatsbeihilfe die 100 000 Frcs. eingestellt habe, die bisher in Artikel 17 des Kapitels „Besatzungskosten des Französischen Sudan“ aufgeführt waren. Durch Schreiben vom 19. Oktober 1896 benachrichtigte der Finanzminister den Ausschuss ferner, dass es nach erneuter Prüfung der Frage möglich schien, die Beförderungskosten für Menschen und Waaren besonders infolge einer neuen Einrichtung um etwa 500 000 Fr. zu ermässigen; der Regierung erschien es zweckmässig, diesen verfügbaren Betrag auf den Bau der Bahn zu verwenden, deren Vollendung ein bedeutendes Interesse sowohl bezüglich der wirthschaftlichen Entwickelung der Kolonie als der Verminderung der Besatzungskosten bietet. Andererseits müssen vernünftigerweise die 168 000 Fr. betragenden Ausgaben der ausschliesslich mit dem Betrieb der Bahn betrauten Geniecompagnie dem Haushalts-Anhang zugefügt werden. Demnach beläuft sich die gesammte von Kapitel 25 des Kolonial-Haushalts nach dem neuen Kapitel zu übertragende Summe auf 768 000 Frcs., und zwar 100 000 Frcs. an ursprünglich in Artikel 17 des Kapitel 25 vorgesehenen Beträgen, 168 000 Frcs. Ausgaben der Geniecompagnie und 500 000 Frcs. bei Kapitel 25 erzielte Ersparnisse.

In Uebereinstimmung mit diesen Wünschen der Regierung ist in das Finanzgesetz für 1897 folgender Artikel aufgenommen worden:

Der Kolonialminister wird ermächtigt, unter den Bedingungen des Erlasses vom 19. November 1893 den Betrieb der gebauten Theile der Sudanbahn zu sichern und die Ausführung des vom Ausschuss der Kolonialarbeiten für die

Verlängerung dieser Bahn genehmigten Entwurfs nach und nach fortzusetzen. Die Einnahmen und Ausgaben der Sudanbahn waren der Gegenstand eines Haushalts-Anhangs, der ordnungsgemäss dem allgemeinen Staatshaushalt angefügt und mit den Einnahmen des Betriebes und ausser dem Betriebe mit den Beihilfen des Staates und denen der Sudankolonie ausgestattet wird. Der Haushalt wird auf folgende Weise aufgestellt: 1. Einnahmen 1 528 000 Frcs., und zwar 300 000 Frcs. Betriebs- und sonstige Einnahmen, 768 000 Frcs. Beihilfe des Kolonialministeriums und 460 000 Frcs. Beihilfe der Kolonie; 2. Ausgaben 1 528 000 Frcs., und zwar 168 000 Frcs. Unterhaltung der mit dem Betriebe und Bau betrauten Genietruppen, 125 000 Frcs. Unterhaltung der Bahn, 225 000 Frcs. Zugförderungskosten, und 1 010 000 Frcs. Neubauten und Erwerbung von Fahrbetriebsmitteln.

Tunesien.

Am 6. November 1896 ist die Eisenbahn Tunis-Soussa eröffnet und der Bona-Gelma Eisenbahngesellschaft übergeben worden.

In dem am 31. Juli 1896 beendeten Geschäftsjahr hatte die Strassenbahngesellschaft von Tunis einen Reinertrag von 100 392 Frcs. Das Kapital der Gesellschaft besteht aus 12 500 Stamm-Antheilscheinen und 1 080 000 Frcs. Anleihekapital.

Verschiedenes.

Eine Eisenbahn auf dem Wasser.

Am 28. November 1896 wurde in Brighton in feierlicher Weise eine sogen. amphibische Eisenbahn eingeweiht, ein Beförderungsmittel, das ohne Gegenstück in der Welt dasteht und von besonderem Interesse ist. Das einstige Fischerdorf Brighton ist jetzt einer der feinsten Badeorte Englands und besonders in den Wintermonaten stark besucht. Die Saison beginnt im Oktober, in dessen Beginn die ersten Badegäste kommen. Brighton hat ausgezeichnete Hotels, eine schöne 4—5 Englische Meilen lange Strandpromenade und ein vorzügliches Klima. Von London aus ist der Badeort mit dem Schnellzug in etwa 1¼ Stunden zu erreichen.

Die neue amphibische Eisenbahn verbindet Brighton mit dem 4 Englische Meilen östlich davon liegenden Rottendean, ist im Wasser angelegt und läuft längs des Strandes, weshalb sie verschiedene Eigenthümlichkeiten in ihrer Konstruktion zeigt. Die Schienen sind auf Cementblöcken angebracht, die auf dem Meeresgrunde ruhen. Letzterer besteht hier aus Kalkfelsen. Tritt Hochwasser ein, dann spült die See über den Bahnkörper, wogegen dieser zur Zeit der Ebbe einigermaassen trocken liegt, und das gleiche gilt von den Cementblöcken, was den Vortheil mit sich führt, dass sie gereinigt werden können. Gegen diese Bahnanlage war der Einwand erhoben worden, dass die Blöcke von dem Sand, den das Meer auf sie treiben würde, und dem Tang, das sich daran festsetzen könnte, zerstört werden würden. Die Erbauer hatten diesen Bedenken kein sonderliches Gewicht beigelegt und geltend gemacht, dass die Cementpfeiler ja erforderlichen Falls während der Ebbe gereinigt werden könnten. Die Bahn hat nur eine geringe Steigung und ist mit Doppelgeleisen versehen.

Die Wagen, die auf diesen Geleisen laufen, sind von ganz besonderer Konstruktion. Ihr Obertheil gleicht dem Deck eines Schiffes und das Deck ruht auf einem Eisenrahmen, der von 4 langen Füssen getragen wird, die an den 4 Ecken des Rahmens angebracht sind. Die Füsse bestehen aus Stahlröhren, die in Ansätzen enden, die umgekehrten Schüsseln gleichen. Hierin befinden sich die Räder, die auf den Schienen laufen. Die schüsselartige Hülle ist nur angebracht, damit sie mit ihrem spitzen Ende die Schienen reinigen kann. Das Hochwasser reicht nicht nur über die Schienen, sondern auch bis an die Füsse und fast bis zur Unterkante des Deckes. Während der Zug in Bewegung ist, können die Passagiere auf Deck sitzen und die Annehmlichkeiten einer Seereise geniessen, ohne dass sie von deren nachtheiligen Folgen, die sich oft in der Form der Seekrankheit einstellen, zu leiden hätten.

Als Triebkraft für die amphibischen Eisenbahnwagen dient Elektrizität, die von einer oberirdischen Leitung abgenommen wird. Längs der Küste bei Brighton sind hohe Masten aufgestellt, deren oberster Theil sich über den Bahnkörper beugt. An diesen Masten befindet sich die elektrische Leitung, und von den Wagen ragen Arme auf, die an dieser Leitung entlang laufen, wie dies bei Strassenbahnen gewöhnlich der Fall ist. Die elektrische Station befindet sich in Brighton. Auf jedem Eisenbahnwagen befinden sich 2 Dynamos von 23 PS. Die Wagen legen die Strecke von Brighton bis Rottendean oder umgekehrt in einer Stunde zurück, doch ist die Fahrt, wie sich gezeigt hat, auch in kürzerer Frist möglich. Das Deck eines Wagens ist 50 Fuss lang und 22 Fuss breit und gewährt Platz für 100—120 Passagiere. Mitten auf dem Deck befindet sich ein grosser Salon, dessen Wände aus Spiegelglas bestehen, und oben auf dem Salon ist eine mit Geländer versehene Promenade, ähnlich wie bei vielen Dampfern. Der Maschinist, der das Gefährt in Betrieb setzt, hat seinen Platz am Vorderende.

Die Idee der Bahnanlage rührt von dem Ingenieur George Moor her, der 1892 mit diesem Plan an die Oeffentlichkeit trat. Zur Ausführung wurde erst im Juni 1894 geschritten, so dass der Bau gegen 2½ Jahre, bedeutend länger, als berechnet worden war, gedauert hat. Die Kosten belaufen sich auf rund 30 000 £. Der erste Wagen erhielt den Namen „Pioneer“.

Bei dem schweren Sturm, der jüngst an den Englischen Küsten herrschte, hat die neue Bahn einen beträchtlichen Schaden erlitten. M.

Das Imprägnirsystem Polifka-Illeck.

Bezugnehmend auf den Aufsatz „Das Eisenbahnwesen auf der Millenniumsausstellung in Budapest“ in Nr. 75 S. 677 des vorigen Jahrgangs unserer Zeitung ersucht uns Herr Ingenieur J. Illeck in Wien um Aufnahme folgender, den sachlichen Inhalt des obigen Aufsatzes nicht tangirenden Bemerkung:

Das Imprägnirsystem Polifka-Illeck bezieht sich nur auf den maschinellen Theil der besprochenen Imprägniranstalten der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Hingegen ist die Herstellung des angewandten Tränkungsmittels aus Holzkohlen-Theeröl Gegenstand eines besonderen Patentes der Königlich Ungarischen Staatsbahnen selbst.

Die Studien und Versuche mit diesem Tränkungsstoff wurden von dem Inspektor der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, Herrn J. Polifka, welcher seit dem Jahre 1883 das Referat über alle Imprägnir- und Holzangelegenheiten überhaupt in dem erwähnten Institute führt, unter Beihilfe des Staatsbahnchemikers Herrn A. Grittner angestellt.

Anstatt Dexelbohrmaschine „System Rónay“ soll es heissen „System oder Patent Polifka-Illeck“. Die Redaktion.

Nachruf.

Franz Karl Rennen †.

In der Nacht vom 9. auf den 10. d. Mts. verschied sanft in Köln der frühere Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrheinische), Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath Franz Karl Rennen, im Alter von 79 Jahren (geboren 25. Februar 1818 in Obercassel bei Bonn).

Wir haben im Jahrgang 1894 Nr. 83 d. Ztg. eine ausführliche Biographie des Verstorbenen gebracht, in welcher die grossen Verdienste, welche derselbe sich um die Entwickelung des Verkehrs in der Rheinprovinz erworben hat, dargelegt wurden und auf welche wir hiermit hinweisen wollen. Ursprünglich Jurist, trat Rennen 1848, damals Landrath des Kreises, als Justitiar in die Eisenbahndirektion Saarbrücken. Von hier wurde er 1855 als Spezialdirektor an die Spitze der Verwaltung der Rheinischen Bahn berufen, die unter seiner Leitung Mustergültiges leistete. Nach Verstaatlichung der Bahn im Jahre 1880 wurde ihm die Stelle des Präsidenten der neuen Königlichen Eisenbahndirektion in Köln übertragen. Bei Gelegenheit der Neuordnung der Preussischen Staatsbahnverwaltung am 1. April 1895 schied Rennen aus dem Staatsdienst aus.

Die besonderen Verdienste des Verstorbenen sind durch Verleihung zahlreicher in- und ausländischer hoher Orden sowie seine Ernennung zum Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath mit dem Range eines Rathes erster Klasse gewürdigt worden. Welch' hervorragende Stellung Rennen in der Rheinprovinz eingenommen, in wie hohem Grade er dazu beigetragen hat, das gesammte wirthschaftliche Leben dieses reich gesegneten Landestheils zu fördern, und welcher Anerkennung und Liebe er sich nicht nur bei seinen Amtsgenossen und Untergebenen, sondern in den weitesten Kreisen der gesammten Bevölkerung erfreute, das ist wiederholt öffentlich, sowohl bei der Feier seines 50jährigen Dienstjubiläums als auch bei seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienste, anerkannt worden.

Ebenso wie in Rheinland-Westfalen wird man im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welchem der Verblichene stets ein besonders reges Interesse entgegenbrachte, demselben als einem der ältesten und bedeutendsten Eisenbahn-Fachmänner ein treues Andenken bewahren.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischer Gütertarif, Theil II vom 1. Juli 1891. Mit sofortiger Gültigkeit ermässigen sich die Frachtsätze für die Bayerischen Lokalbahnstationen Arrach, Berchtesgaden, Bischofsheim v. d. Rh., Bischofswiesen, Blaibach, Chamerau, Grafenwiesen, Hohenwarth, Kötzting, Lam, Miltach, Schönau a. d. Brend, Selb untere Stadt, Unterweissenbrunn, Wegfurt und Zellerthal um nachfolgende Beträge:

im Verkehr	Eilgut	Stückgut	Wagenladungen
	für 100 kg		
a) mit Basel und Schaffhausen	0,15 Frcs.	0,12 Frcs.	0,07 Frcs.
b) mit Konstanz und Singen	0,12 ℳ.	0,10 ℳ.	0,06 ℳ.

München, im Januar 1897. (114)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 18. Januar bis 31. Dezember 1897 kommen für die Beförderung von Ziegelsteinen im Versande von den Stationen Loxstedt, Oldenbüttel, Osterholz-Scharmbeck und Hammersbeck (F. V. E.) nach verschiedenen anderen Stationen der Strecke Bremen-Bremerhaven des Direktionsbezirks Hannover ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungen Auskunft geben.
Hannover, den 12. Januar 1897. (115)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch - Oesterreich.-Ungarischer Eisenbahnverband; Theil IV Heft Nr. 2 Abtheilung B vom 1. Januar 1897. Der vorbezeichnete Tarif tritt mit 1. März d. J. ausser Kraft. An dessen Stelle gelangt am gleichen Tage ein neuer Ausnahmetarif für Rinden zur Einführung, welcher Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen enthält.
Der Bezugspreis des neuen Tarifs wird besonders bekannt gegeben werden.
München, im Januar 1897. (116)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Russischer Getreide - Ausnahmetarif 7, Theil I. Mit Gültigkeit vom 3. alten/12. neuen Stils d. Mts. wird zu dem Deutsch-Russischen Ausnahmetarif für Getreide, Oelsamen usw. der VI. Nachtrag herausgegeben. Er enthält neue Frachtsätze von Stationen der Russischen Südostbahn nach Königsberg, Memel und Pillau über die Umwegsroute Kupjansk - Bachmatsch - Wirballen und eine Berichtigung zum V. Nachtrage.
Druckstücke des VI. Tarifnachtrages sind auf den Verbandsstationen erhältlich.
Bromberg, den 7. Januar 1897. (117)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. Oktober 1895. Zu Heft 1 des vorbezeichneten Ausnahmetarifs tritt am 20. Januar d. J. der Nachtrag V in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Station Schinnen der Niederländischen Staatsbahngesellschaft. Preis 0,10 ℳ.
Essen, den 13. Januar 1897. (118)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Main-Neckarbahn. Die für frische Milch bestehende eilgutmässige Beförderung zu den gewöhnlichen Frachtgutsätzen wird künftig auch für sterilisirte Milch gewährt.
Darmstadt, den 8. Januar 1897. (119)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutscher Seehafenverkehr (Ausnahmetarif vom 1. Januar 1892). Mit dem 15. d. Mts. wird die Versandstation Immigrath in die für Eisen und Stahl zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern und zum Bau von Seeschiffen gültigen Klassen 6b und 6c des obengenannten Tarifs aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 8. Januar 1897. (120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1897 ab erhält die Ziffer 3 des Verzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:
„3. Kartoffeln, auch Abfallwasser und Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet (Pülpe)."
Hannover, den 10. Januar 1897. (121)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. tritt ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif D für die Beförderung von Kartoffelstärkefabrikaten (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckerkouleur, Kartoffelmehl) von den Stärkeversandstationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin nach Stettin und Swinemünde zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auf der Grundlage des Rohstofftarifs in Kraft.
Der bisherige Seehafen-Ausnahmetarif D, der allgemein zur Ausfuhr über See gilt, wird am 1. März d. J. aufgehoben.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 10. Januar 1897. (122)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag XI zu Theil I Abtheilung B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) in Kraft.
Der Nachtrag enthält Bestimmungen über die Behandlung von Edelmetallen, Kunstgegenständen und dergleichen als Eil- und Frachtgut (Gratis).
Strassburg, den 5. Januar 1897. (123)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer und Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Das Kohlenbergwerk von Noël-Sart-Culpart wird hinfort nicht mehr durch die Linien der Grossen Belgischen Centralbahn bedient. Die Station Lodelinsart (Raccordement de Noël-Sart-Culpart) ist daher in den Heften A, II. Abtheilung, B und C vom Theile II des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 und in den Heften 1 und 2 vom Theile II des Deutsch-Belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 in dem Verzeichniss der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und in dem Verzeichniss der nicht tarifirten Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn und derjenigen tarifirten Stationen, deren Tarifsatz anzuwenden ist, zu streichen.
Köln, den 11. Januar 1897. (124)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt a/M. usw. -Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. In Abtheilung c des Umschlag-Exporttarifs wird der Frachtsatz von Ludwigsstadt nach Mannheim H. L. B. in Spalte c mit Wirksamkeit vom 1. März l. J. ab auf 1,36 ℳ. für 100 kg, der Frachtsatz von Probstzella nach Mannheim H. L. B. in Spalte c mit sofortiger Wirksamkeit auf 1,39 ℳ. für 100 kg berichtigt.
München, im Januar 1897. (125)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband Mit 1. März 1897 treten die am 1. Mai 1896 im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze für gusseiserne Röhren und Maschinentheile von Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt nach Pressbaum und Purkersdorf ohne Ersatz ausser Kraft.
München, im Januar 1897. (126)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. Für Stamm-, Gruben- und Brennholztransporte in Wagenladungen von Adelsdorf, Gremsdorf, Hausen b. Forchh., Hemhofen, Heroldsbach, Höchstädt a. A. und Neuhaus b. H. sind die bezüglichen Anstosssätze um je 6 ₰ für 100 kg zunächst bis zum 30. September 1897 zu kürzen.
Die Seite 4—5 des Nachtrags II aufgeführten Stationen der Lokalbahnstrecke Neuenmarkt-Wirsberg-Berneck-Berneck, Himmelkron und Lanzendorf sind am 28. Dezember 1896 für den Güterverkehr eröffnet worden.
München, im Januar 1897. (127)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 15. d. Mts. gelangen direkte Ausnahmesätze für Rüben des Spezialtarifs III und Rübenschnitzel bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen zwischen Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn einerseits und den Stationen Demmin und Stralsund des Eisenbahn-Direktionsbezirks Stettin andererseits zur Einführung.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Stettin, den 8. Januar 1897. (128)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Greifswald-Grimmener Eisenbahngesellschaft.

Militärbahn - Staatsbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 18. Januar 1897 wird die Station Bohrau-Seiffersdorf in den Militärbahn - Staatsbahnverkehr einbezogen. Vom gleichen Tage ab wird die Stationsverbindung Ruhrort Rhein-Berlin Militär-

bahnhof in den Ausnahmetarif 8 des bezeichneten Verkehrs aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 10. Januar 1897. (129)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch - Oberhess. Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ist in dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 3 hinter „Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet“ und unter Ziffer 4 hinter „Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung“ hinzuzufügen „auch gemahlen“.
Cassel, den 10. Januar 1897. (130)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke). Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. tritt für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Cassel und Erfurt einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits ein Ausnahmetarif für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Der Frachtberechnung werden die in den Kilometerzeigern angegebenen Entfernungen und die in der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.
Erfurt, den 14. Januar 1897. (131)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1897 gelangt zum Gütertarif, Theil II Heft A (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894 der Nachtrag III zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs sowie der Nachträge I und II enthält.
München, im Januar 1897. (132)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Binnengüterverkehr der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen (normalspurige und schmalspurige Linien) und Preussisch - Sächsische Verbandsgüterverkehre (Berlin - Stettin - Sächsischer, Magdeburg - Halle - Sächsischer, Norddeutsch - Sächsischer und Frankfurt-Rheinisch - Sächsischer Verkehr). Am 15. d. Mts. tritt in den vorbezeichneten Verkehren ein Ausnahmetarif für die Beförderung von feuchter Stärke (auch feuchter Schlammstärke) zu den Frachtsätzen des Spezialtarifes III in Kraft. Dieser Ausnahmetarif, der bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht Anwendung findet, gilt für den Sächsischen Binnenverkehr allgemein, in den vorgenannten Preussisch - Sächsischen Verkehren dagegen vorläufig nur für den Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie der Station Reichenberg der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen der Preussischen Staatsbahnen, sowie der Oldenburgischen Staatsbahnen, der Kiel-Eckernförde-Flensburger und der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn andererseits.
Dresden, den 12. Januar 1897. (133)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo, Thorn transit zur Ausfuhr nach Russland und Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 2. Von denjenigen Stationen der Preussischen, Bayerischen, Badischen und Sächsischen Staatsbahnen, die in den Anhängen des Ausfuhrtarifs von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transit enthalten sind, ist die Mehrzahl mit Erscheinen des zweiten Nachtrages zum Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil IIIA, in denselben am 1. November 1896 mit direkten Frachtsätzen nach Russland aufgenommen worden. Dadurch werden die in den Anhängen enthaltenen Frachtsätze für die nachstehend genannten Stationen mit Gültigkeit vom 1. März 1897 aufgehoben:
Wilhelmsburg der Preussischen Staatsbahnen; sämmtliche Stationen der Sächsischen Staatsbahnen mit Ausnahme von Nerchau-Trebsen,
sämmtliche Stationen der Bayerischen Staatsbahnen mit Ausnahme von Doos, Erlangen, Pappenheim, Schweinfurt Centr. Bahnhof, Treuchtlingen und Wernberg, sowie Neckarau der Badischen Staatseisenbahnen.
Gleichzeitig werden die im Tarifheft 2 des Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehrs im Anhang auf Seite 10 bis 15 enthaltenen Frachtsätze für die Station Wilhelmsburg der Preussischen Staatsbahnen, alle Stationen der Sächsischen Staatsbahnen mit Ausnahme von Nerchau-Trebsen und für alle Stationen der Bayerischen Staatsbahnen aufgehoben.
Bromberg, den 14. Januar 1897. (134)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Bukowina - Galizien-Frankreich. (Einführung des Nachtrags I zu dem vom 1. Januar 1895 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung diverser Artikel.) Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1897 gelangt im oben angeführten Güterverkehr der Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1895 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung der in demselben genannten, von Paris oder weiter gelegenen Französischen Stationen herstammenden bezw. dahin bestimmten Artikel als Frachtgut in Wagenladungen zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) und der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Eger transit, Station der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn, Nürnberg transit, Station der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und Wien K. E. B. transit, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, zur Einführung.
Dieser Nachtrag enthält:
1. Neue Tariftabellen.
2. Geänderte Frachtsätze für die Strecken Eger trans. und Nürnberg trans.-Paris Douane.
3. Berichtigungen zum Haupttarif.

Exemplare des Nachtrags I sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller erhältlich.
Wien, am 13. Januar 1897. (135)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Frachtsätze für Möbel aus gebogenem Holze. Für die Beförderung von Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, und zwar:
a) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt,
b) unverpackt, oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 bis auf weiteres, längstens aber bis 31. Dezember 1897 nachstehende Frachtsätze im Rückvergütungswege berechnet:

Von		nach Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn bezw. umgekehrt	
		a) verpackt	b) unverpackt
		Francs Gold für 1 000 kg	
Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn			
Bisenz-Pisek	1. bis zum Schnittpunkte	16,60	16,60
	2. vom „	72,10	72,10
Bistritz i. H.	1. bis zum Schnittpunkte	15,85	15,85
	2. vom „	72,10	72,10
Holleschau	1. bis zum Schnittpunkte	14,55	14,55
	2. vom „	72,10	72,10
Wsetin	1. bis zum Schnittpunkte	16,20	19,85
	2. vom „	72,10	72,10
Station der Staatseisenbahn-Gesellschaft			
Nemotitz	1. bis zum Schnittpunkte	21,50	21,50
	2. vom „	72,10	72,10

Die Theilsätze unter 1. (bis zum Schnittpunkte) werden für das wirkliche Gewicht bezw. für mindestens 20 kg pro Frachtbrief, die Theilsätze unter 2. (vom Schnittpunkte) für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen berechnet.

Die Gesammtfracht wird durch Addition der Theilfrachten ermittelt, welche sich für die ganze Sendung bis zum bezw. vom Schnittpunkte ergeben.

Zum Zwecke der Rückvergütung sind die auf die betreffende Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefduplikate bis längstens Ende März 1898 der K. K. Staatsbahndirektion Prag vorzulegen.

Wien, am 10. Januar 1897. (136)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Frachtberechnung für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge als Eilgut. Infolge der mittelst des ab 1. bezw. 15. Januar 1897 gültigen Nachtrages X zum Tarife, Theil I der Oesterr., Ungar. und Bosnisch-Hercegow. Eisenbahnen vom 1. Januar 1893 eingeführten neuen einheitlichen Tarifbestimmungen für „Fahrzeuge“ werden die auf den Seiten 8, 9 und 21 des Lokalgütertarifes, Theil II, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. Juni 1887 enthaltenen, mit den neuen Bestimmungen nicht mehr im Einklange stehenden Tarifeinheitssätze, Manipulationsgebühren und Frachtzuschläge für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge als Eilgut mit 1. April 1897 aufgehoben.

Prag, am 8. Januar 1897. (137)

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Februar 1897 wird der an der Bahnstrecke Pratau - Torgau gelegene Haltepunkt Neiden, welcher bisher nur dem Personen- und Stückgutverkehre diente, auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Halle a/S., den 11. Januar 1897. (138)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Lieferung von Holzschwellen. Die Lieferung der bis zum 1. Oktober 1897 für die Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg erforderlichen

46 200 eichenen Bahnschwellen I. und II. Klasse,
5 700 kiefernen do. II. Klasse,
19 897 m eichenen Weichenschwellen,
7 155 „ kiefernen do.

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 5. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse No. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 26. Februar 1897.

Magdeburg, den 11. Januar 1897. (139)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8

Nr. 6. 1897.

Zeitung des Vereins

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. Januar 1897.

Inhalt:

Reisebilder aus Ungarn.

Dr. **Habel**, Breslau.

Die Hohe Tatra bildet das bekannteste Glied jenes mächtigen Gebirgszuges, der, wohl unter dem Namen „Karpathensystem" zusammengefasst, in weitem, an der Ostecke Siebenbürgens eingeknicktem Bogen von dem Donaudurchbruche bei Pressburg bis zum Eisernen Thore bei Orsova reicht. Mit den Kleinen Karpathen endet dieser Wall bei Pressburg an der Donau, die sich hier nach der Einmündung der March durch die Pforte von Theben zwischen den Karpathen und dem von Süden herantretenden Alpenausläufer des Leithagebirges den Weg aus Niederösterreich nach Ungarn bahnt. Am anderen Ende durchbricht die Donau das Banater Gebirge, das nach der Balkanhalbinsel, nach den Serbischen Endzügen des Balkan hinüberstreicht, und verlässt zwischen 6—800 m hohen Bergen und Felsmassen in einer engen 130 km (17 Meilen) langen Passage, die erst im September (27.) 1896 durch die Eröffnung des Eisernen Thorkanals dem ungehinderten Schiffsverkehr erschlossen worden ist, bei Orsova wieder Ungarn, um in die Tiefebene der Walachei einzutreten.

An der Aussenseite fällt dieser lange Gebirgszug ab zu den weiten Polnisch-Russisch-Rumänischen Ebenen, an seiner Innenseite zu der Ungarischen Tiefebene, deren Hauptstrom nächst der Donau, die Theiss, von diesem Gebirgsrande gespeist wird. So bildet der Kamm theilweise die Wasserscheide zwischen den Flüssen, die der Ostsee und denen, die dem Schwarzen Meere zueilen; so können seine hochragenden Spitzen als die Wettersäulen betrachtet werden, an denen die eisigen Nordstürme der Polnisch-Russischen Steppen mit den heissen und trocknen Südwinden der Ungarischen Pussten in ewigem, hartem Streite begriffen sind (Kořistka, Die Hohe Tatra in den Centralkarpathen. Gotha 1864).

In der westlichen Hälfte dieses Zuges wird durch die Thäler der Waag im Süden, der Arva, ihres rechten Nebenflusses, im Westen, des Dunajec, der der Weichsel zuströmt, im Norden, und der Popper (Poprad), seines rechten Nebenflusses, im Osten ein Gebirgsstock herausgeschnitten, der den Namen „Centralkarpathen" führt. Seine Mitte bildet die Hohe Tatra, an die sich nach Westen das Arva-Liptauer Kalkgebirge und nach Osten die Beler Kalkalpen und die Zipser Magura anschliessen.

Durch die Einsenkungen des Goryczkowapasses (1 824 m) im Westen und des Kopasattels (1 751 m) im Osten wird der Kamm der Hohen Tatra begrenzt. Während die Nachbarzüge aus Kalk- und Sandstein bestehen, ist die Hohe Tatra ein Granit- und Gneisgebirge. Der Hauptrücken, von welchem nach Norden wie nach Süden eine grössere Anzahl Queräste ausgehen, beschreibt einen nach Norden geöffneten Bogen und hat bei einer durchschnittlichen Höhe von etwa 2 300 m vom Goryczkowapass bis zum Kopasattel eine Länge von nur 25 km, ist also nicht länger als das Riesengebirge, das er aber in der Kammhöhe um 1 000 m übertrifft. Auf diesem Hauptrücken und besonders in den kurzen südlichen Querästen erheben sich wenige 100 m über den Kamm die meist arg zerrissenen Bergspitzen, unter denen die Gerlsdorfer Spitze (Kaiser Franz-Josefspitze) mit 2 663 m die höchste ist. Lange machte ihr die nur 28 m niedrigere Lomnitzer Spitze (2 635 m) den Rang streitig. Ueber 2 600 m ragt noch die Eisthaler Spitze empor (2 629 m), über 2 500 m erheben sich, um nur bekanntere Berge zu nennen, der Markasitthurm, die Tatraspitze, die Hunsdorfer Spitze, die Grüne Seespitze, die Koncysta, die Meeraugenspitze, über 2 400 m, der Krivan, die Warze, die Schlagendorfer Spitze, der Mittelgratthurm, der Ganek, die Rothe Seespitze, die hintere Solisko, die Felkerspitze und die Csorber Spitze.

Wie eine Mauer mit mächtigen Zinnen baut sich dieser wildgeformte Gebirgszug aus der Waag- und Popperebene auf, und geradezu überwältigend ist der Eindruck, den der an der Südseite entlang fahrende Besucher empfängt, wenn vor seinem

Auge alle die Riesen erscheinen, vom Krivan bis zur Lomnitzer Spitze.

Die engen Thäler, die fast ausnahmslos Stufenbildung zeigen, zeichnen sich durch grossen Waldreichthum aus. Die Flora in den Wäldern und auf den Wiesen ist überaus mannigfaltig. Liebe Bekannte aus dem Riesengebirge und den Alpen treffen wir an, Teufelsbart (Anemone alpina), die gelbe Kugelranunkel, die rosarothen Sterne von Habmichlieb, den tiefblauen Enzian. Edelweiss lässt sich mühelos in den Beler Kalkalpen pflücken, auf dem Granit der Tatra gedeiht es nicht. Den schönsten Schmuck aber, meist in den oberen Thalstufen, bilden die vielen Seen, auch Meeraugen genannt, deren Abflüsse vielfach in prächtigen Kaskaden der Ebene zueilen. Man zählt deren über 100. Die grössten sind einer der 5 Polnischen Seen, der Fischsee (etwa 33/35 ha), das Meerauge an der Meeraugenspitze und der Csorber See (20/21 ha); die tiefsten und zugleich am höchsten gelegenen, der grosse Polnische See (1 676 m) und das Meerauge (1 587 m) erreichen eine Tiefe von über 75 m. Die mehrfach wiederkehrenden Namen Blauer See, Grüner See, Rother See, Schwarzer See, Weisser See, Eissee, Gefrorener See charakterisiren die Eigenart dieser Wasserbecken. Wie ein liebliches Bild der Sage, wie der Spielplatz der Nixen und Feeen, liegen die einen da, deren Spiegel umrahmt ist von einem bunten Blumenteppich oder von dem dunklen Grün der Tannen und des Knieholzes; an den Ernst des Hochgebirges gemahnen die anderen, oft noch bis in den Hochsommer hinein von Eis bedeckt, umstarrt von wilden, öden, steilen Felswänden, um deren Zacken sich die Wolken ballen und von denen die bösen Geister Lawinen und Steinblöcke hinunterstürzen.

Die Uebergänge, die von einem Thal ins andere führen, sind leicht zu begehen. Nur die Tour über das 2 323 m hohe Wildererjoch, welches man übersteigen muss, wenn man direkt vom Fischsee im Norden zum Csorber See im Süden will, ist als Hochtour zu bezeichnen. Von Schlesien aus wird am häufigsten der Polnische Kamm (2 209 m) besucht, der das Felkerthal mit dem Schlesierhaus von dem Poduplaskithal trennt.

Der politischen Zugehörigkeit nach zerfällt die Hohe Tatra in einen Galizischen (nordwestlichen) und in einen Ungarischen (südöstlichen) Theil. Die Grenze zwischen Galizien und Ungarn verläuft auf dem Hauptkamme der Tatra bis zur Meeraugenspitze von Nordwesten nach Südosten, und biegt dann nach Norden um mitten durch das Meerauge und den Fischsee hindurch, dem Abfluss der Seeen folgend, dem Bialkabache zu. Hier, um das See- und Flussthal, herrscht seit 1889 zwischen dem Polnischen Besitzer der Galizischen Herrschaft Zakopane und dem Deutschen der Ungarischen Herrschaft Javorina ein erbitterter Grenzstreit. Die Privatfehde, die zu Gunsten des Erbprinzen zu Hohenlohe, des Besitzers von Javorina, entschieden ist, hat sich zu einem Grenzkonflikt zwischen Oesterreich und Ungarn entwickelt, der durch eine gemischte Kommission beigelegt werden soll.

Bei weitem der grösste Theil des Gebietes, besonders der ganze Westen, ist von Slowaken bewohnt, die Nordseite von Polen; die Polnischen Bergbewohner werden ‚Goralen' genannt. Nur der östliche und südöstliche Fuss der Hohen Tatra ist von Deutschen besetzt, die hier im Zipser Komitat mitten im Slowakischen Sprachgebiet eine alte Deutsche Kolonie bilden, wahrscheinlich Thüringischen Ursprunges. Poprád, Felka, Schlagendorf, Neu- und Altwalddorf, die Heimath der meisten Führer, Schmecks, Georgenberg, Kesmark, Bela sind Deutsche Orte. Zigeunerdörfer trifft man im Gebirgslande der Hohen Tatra selten; häufig aber sieht man Zigeunertrupps, theils als Musikanten in den Sommerfrischen verwandt, theils als Strassenarbeiter auf den Wegen.

Man kommt daher mit seinem Deutsch auf einer Tatrareise ganz gut aus; denn auch in den Slowakischen und Polnischen Gegenden sind die Wirthe, zumeist Juden, der Deutschen Sprache mächtig. Aber einige Kenntniss des Polnischen ist besonders für den Norden und Westen sehr erwünscht, zumal für die Verständigung mit den guten Slowakischen und Polnischen Führern, die meist kein Deutsch verstehen. Ungarisch ist im Süden und Südosten die amtliche Sprache und vielfach die Sprache der Gebildeten. Meist wird von den Reisenden die Liebenswürdigkeit gerühmt, mit welcher die Ungarischen Eisenbahnbeamten auf Deutsch Auskunft ertheilen; doch sind Klagen über Chauvinismus bei den Deutsch-Ungarn jetzt nicht selten. Auch auf den Speisekarten überwiegt das Magyarische.

Noch vor 25 Jahren gehörte ein Ausflug nach der Tatra bei uns Deutschen zu den Seltenheiten. Im Anfang der 60er Jahre existirte noch keine auch nur einigermaassen brauchbare Spezialkarte; erst 1864 erschien eine Beschreibung der Hohen Tatra, die auch weiteren Kreisen zugänglich wurde (die schon genannte Abhandlung von Koristka in Petermann's geographischen Mittheilungen, Ergänzungsheft 12). Heut sind die Oesterreichischen Generalstabskarten und die vom militärgeographischen Institute herausgegebenen kolorirten Karten der Tatra, sowie die Handbücher von Otto, Kolbenheyer, Szontagh und Dénes unentbehrliche Reisegefährten geworden.

Die schlechten Verbindungsmittel, die Unwirthlichkeit der Gegend und die Unkenntniss der dortigen sprachlichen Verhältnisse haben den Fremden ferngehalten. Heut ist die Zahl der Besucher eine ganz bedeutende. Die Verwaltung der Kaschau-Oderberger Bahn, die von Oderberg über den Jablunkapass nach Sillein a. d. Waag führt, dann im burgengeschmückten Thale dieses Flusses entlang nach Poprád a. d. Popper, gewährt erhebliche Fahrpreisermässigungen. Die Touristenbillets mit vierzehntägiger Gültigkeit, die in Oderberg (und Teschen) nach Csorba oder Poprád an Mitglieder von Gebirgsvereinen an jedem Tage der Woche ausgegeben werden, an andere Reisende nur Sonnabends, Sonntags, an Feiertagen und dem vorausgehenden Tage, kosten II. Klasse 6 fl., III. Klasse 4 fl., berechtigen zur Benutzung der Schnellzüge, gestatten aber keine Fahrtunterbrechung und kein Freigepäck. Die Preussischen Staatseisenbahnen haben sich bisher den Gesuchen um Vergünstigung gegenüber ablehnend verhalten. Um sich nun z. B. von Breslau aus die Fahrt so billig wie möglich einzurichten, löst man nicht eine einfache Fahrkarte Breslau-Oderberg, sondern eine für 45 Tage gültige Sommerfahrkarte nach Loslau-Jastrzemb (II. Klasse 19,50 ℳ, III. Klasse 12,70 ℳ). In Annaberg, wo die Strecke nach Loslau abzweigt, verlässt man natürlich den Zug nicht, sondern fährt weiter mit Benutzung einer Schnellzugfahrkarte Annaberg-Oderberg (II. Klasse 0,40 ℳ, III. Klasse 0,30 ℳ). Da der Zug jedoch in Annaberg nur 1 Minute hält, muss man diese Fahrkarten schon von Breslau aus (oder von Kosel, Ratibor) durch ein Diensttelegramm (25 ₰) bestellen; ein Bahnbeamter bringt sie dann in Annaberg an den Wagen. Zur bequemen Uebersicht über diese anscheinend verwickelte Sache diene folgende Tabelle:

	II. Klasse	III. Klasse
Sommerfahrkarte Breslau-Loslau . . .	19,50 ℳ	12,70 ℳ
Schnellzugfahrkarte Annaberg - Oderberg	0,40 „	0,30 „
und zurück	0,40 „	0,30 „
Touristenkarte Oderberg-Csorba, bezw. Poprád (1 fl. = 1,70 ℳ)	10,20 „	6,80 „
Summa . .	30,50 ℳ	20,10 ℳ

Soll die Reise nach der Tatra länger als 14 Tage dauern, so fährt man mit dem Rundreisebillet Breslau-Poprád am billigsten (II. Klasse 42,40 ℳ, III. Klasse 27,60 ℳ) (XI. Bericht der Sektion Schlesien des Ungarischen Karpathenvereins, März-Juni 1896).

Praktische Unternehmer, wie z. B. Sanitätsrath Dr. N. v. Szontagh und die Grossgrundbesitzer Loisch und Weszter, haben in gesunder Höhe, mitten im Walde, am Grünen See oder in der Nähe heilkräftiger Quellen reizende Sommerfrischen, Kurorte, Kaltwasserheilanstalten angelegt und mit einer bequemen Strasse verbunden. So entstanden auf der Südseite die Orte Csorber See, Hoch-Hagi, Weszterheim, die 3 Schmecks (Bad Schmecks = Tatra Füred, Neu-Schmecks, Unter-Schmecks), Tatra-Lomnitz, Matlarenau, Beler Höhlenhain, denen auf der Nordseite das fast ausschliesslich von Polen besuchte Galizische Zakopane entspricht. Javorina und Podspady bilden die Verwaltungssitze der wald- und wildreichen Herrschaft des Prinzen Hohenlohe.

Mit der Zunahme der Fremden sind auch die Preise in diesen allerdings mit dem Komfort der Neuzeit ausgestatteten Sommerfrischen bedeutend gestiegen, so dass eine Tatrareise doppelt so theuer wird als eine Reise nach Tirol.

Die Orte auf der Südseite stehen mit einander in Verbindung durch eine schöne, fahrbare, in einer Höhe von etwa 750—1350 m am Gebirge entlang führende Strasse, dem „Touristenwege", welcher in seinem westlichen Theile bis Unter-Schmecks „Klotilden-Weg" und in seinem östlichen Theile „Maria Theresien-Weg" heisst.

Dann rief das Interesse an diesem Gebirge den Ungarischen Karpathenverein und den Galizischen Tatraverein ins Leben, deren Hauptaufgabe die Erschliessung des Hochgebirges wurde. Wege wurden angelegt und mit Markirungen versehen, Schutzhütten gebaut, deren schönste das zu Pfingsten 1895 eingeweihte Schlesierhaus im Felkerthale ist; die Felskegel wurden, nachdem sie einmal bezwungen waren, mit eisernen Klammern und Seilen eingezwängt, Führer wurden ausgebildet, kurz eine Arbeit wurde gethan nach dem Vorgange des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins, der in mehr als 25jähriger Thätigkeit für die Erschliessung der Alpen Grosses geleistet hat. Denn die Tatra ist wie die Alpen, deren verkleinerte Ausgabe sie ist, ein wahres Hochgebirge. Wie in den Alpen treffen wir hier die charakteristischen Bewohner der Hochregionen, die Gemse in grossen Rudeln, das scheue Murmelthier, den Bär, den Luchs und den Adler. Moränenwälle und Gletscherschliffe in fast allen Thälern sind deutliche Spuren einer früheren weitgehenden Vereisung; heut aber fehlen die Gletscher vollständig, und die Gefahr plötzlich in einer Spalte zu verschwinden

braucht niemand zu befürchten. Auch Schneefelder mit drohenden Lawinen und den Schrecken des Abrutschens kommen hier während der Sommermonate wenigstens nicht in Betracht. Die Hochtouren in der Tatra sind im wesentlichen Klettertouren und lassen sich mit den Wanderungen in den Kalkalpen und den Dolomiten vergleichen, die sie in Schroffheit und Wildheit der Formen noch übertreffen. Wer aus unserer heimischen Provinz Schlesien der Tatra einen Besuch abstattet, gelangt am schnellsten an sein Reiseziel, wenn er den in Breslau Nachmittags 2.14 Uhr abgehenden Schnellzug benutzt, der Abends 10.7 Uhr in Csorba und 10.30 Uhr in Poprád (also 420,9 km in einer Fahrzeit von 8 Stunden 16 Minuten) ankommt. Dabei passirt er zwar die Beskiden am Jablunkapass noch bei Tageslicht, nähert sich aber der Hohen Tatra erst nach Sonnenuntergang, so dass ihm der Genuss, diesen mächtigen zerissenen Gebirgswall plötzlich aus der Ebene emportauchen zu sehen, verloren geht.

Diesen Anblick verschafft man sich jedoch, wenn man abends 9.57 Uhr von Breslau abfährt; nach einer um mehr als 2 Stunden längeren Fahrt erreicht man dann Poprád (8.30 Uhr morgens). Der besseren Aussicht wegen wähle man auf der Hinfahrt die linke Seite des Wagens, oder man benutze den Aussichtswagen, der als letzter im Zuge I. und II. Klasse führt, Leider sind die wildromantischen Schönheiten des burgengeschmückten Thales der reissenden Waag zwischen Sillein und Ruttka vom Wagen aus nur wenig zu geniessen. Die Bahnhofsrestaurationen in Ungarn sind nicht gerade Muster von Reinlichkeit, aber die Zigeunermusik, welche man hie und da hört, und das Gemisch von Typen und Trachten bieten eine Entschädigung dafür. Sieht man sich das Publikum an, welches in der III. Wagenklasse fährt (in Oesterreich-Ungarn fehlt bekanntlich unsere IV. Klasse), so überzeugt man sich sofort von der Nothwendigkeit, von Oderberg an stets die III. Klasse zu meiden.

Man verlässt die Bahn entweder in Station Csorba, die seit dem 28. Juli 1896 mit dem Csorber See durch eine Zahnradbahn*) verbunden ist, oder bei dem hübschen Badeorte Lucsivna, oder in Poprád, dessen naher Park Huss, ein grosses gut besuchtes Etablissement, mit seiner unvergleichlich schönen Aussicht auf die Tatrakette ein willkommener Ruhepunkt für die Touristen ist. Ich wählte das letztere und gelangte dann zu Wagen anfangs auf staubiger Strasse durch das benachbarte Städtchen Felka, den Marktflecken Gross-Schlagendorf, durch Schmecks auf schönem Waldwege nach Weszterheim, und von hier zu Fuss langsam ansteigend durch das Felkerthal ins Schlesierhaus am Felker See (1 676 m).

Da das Wetter günstig war, wurde beschlossen am nächsten Tage der „Warze“ einen Besuch abzustatten, deren dem Felkerthal zugewandter Gipfel bisher allen Versuchen ihn zu erklimmen getrotzt hatte. Es ist die „Warze“ das mächtigste Granitmassiv in der Ostumrandung dieses Thales, von 2 488 m Höhe, gegenüber der Gerlsdorfer Spitze gelegen, welche als der „höchste Altar des Vaterlandes“ gerade in diesen Tagen zur Erinnerung an die Millenniumsfeier des Ungarischen Volkes durch eine Gedenktafel geschmückt wurde. Die „Warze“ fällt durch ihre eigenartige Gestalt jedem Besucher des Thales auf; als ein grosser eckiger, nach oben nur wenig sich zuspitzender Felsblock hebt sich die Spitze des Berges wie eine Wucherung deutlich vom Rumpfe ab. Bei den Kennern der Tatra galt die „Warze“ bisher als unerstiegen; die Angaben Kirner's, des Obmannes der Führer, dem vor Jahren eine Besteigung gelungen sein sollte, — er sollte uns auf der Tour führen, lehnte aber ab —, erschienen uns von vorn herein als höchst unsicher und erwiesen sich nach unserer späteren Wahrnehmung als irrig. Dagegen fand sich im Fremdenbuche des Schlesierhauses die Nachricht eingetragen, dass der Oesterreichische Lieutenant Hacker am 10. Juli 1896 die „Warze“ glücklich führerlos erklommen habe. Wir d. h. mein Freund Johannes Müller aus Breslau und ich (2 Gefährten begleiteten uns, gaben aber im letzten Drittel die Sache auf) wollten sehen, welche Bewandtniss es mit dem Berge habe; lockte uns doch nicht nur die Schwierigkeit, es galt auch für das Unterkunfthaus unserer heimischen Sektion eine neue Tour zu erschliessen. Als Führer diente uns Paul Czisak aus Neuwalddorf; ein junger Führereleve, Johann Bräuer, bat mitgehen zu dürfen; er trug den 2 m langen Pfahl, der, wenn das Unternehmen gelänge, auf der Spitze der „Warze“ als Fahnenstange aufgepflanzt werden sollte. Am 17. Juli verliessen wir in früher Morgenstunde das gastliche Schlesierhaus. Ungefähr in der Mitte des oberen Blumengartens, jener blumenreichen Wiese, die einst den Boden eines Seees bildete, rechts vom Wege, der vom Schlesierhause nach dem Polnischen Kamme führt, liegt ein mächtiger Moränenblock, jedem deutlich erkennbar. Von hier gingen wir nach rechts einem kleinen Wildbache folgend, gerade auf unser Ziel los, welches sich unseren Augen in seiner ganzen Grossartigkeit darbot. Wir waren schon über 4 Stunden gestiegen und geklettert — zwischen den vielen Schroffen und Spitzen war es nicht leicht den Weg zu finden —, in vorsichtiger mühevoller Arbeit, indem wir uns gegenseitig mit Pickel, Seil und Händen halfen und indem wir, um an einer Felswand emporzukommen, drei frische Seilschlingen, an Zacken hängend, benutzten, an denen sich Lieutenant Hacker wenige Tage vorher abgeseilt hatte, als wir zuletzt nach Ueberschreitung eines schmalen Grates, dann über eine schräge Schutthalde und ein Schneefeld zu dem Sattel gelangten, der den Einblick in das Gross-Kohlbachthal gewährt. Rechts und links erhoben sich die Steinpyramiden der „Warze“. Wir liessen die zwei anscheinend bequemeren Spitzen rechter Hand, die von Herrn Hacker durch ein Steinmännchen bezeichnet waren, liegen und wandten uns der linken zu, die wie ein mächtiger Thurm vor uns aufragte. Eine beschwerliche Kletterei brachte uns auf diese Spitze, den höchsten Punkt der „Warze“. Halbrechts lag vor uns, getrennt durch eine Einsattelung, ein neues nur wenig niedrigeres Steingebilde, einem mächtigen Zuckerhut vergleichbar, welches uns bestimmend für die eigenthümliche Form der „Warze“, so wie sie vom Felkerthal aus gesehen wird, zu sein schien. Auch diese steile Wand erkletterten wir in einer schmalen schrägen Rinne, um eine überhängende Felswand herum, angeseilt. Diese letzten 10 Minuten waren das gefährlichste Stück der etwa 5 stündigen Tour. Lauter Jubel erklang aus unseren Kehlen, die Stange mit 2 als Fahne angebundenen Taschentüchern wurde geschwenkt, wir bewegten uns, die Arme erhebend, hin und her, soweit es der beschränkte Raum gestattete, endlich wurden unsere Zeichen erwidert von der Schlagendorfer Spitze und vom Schlesierhause, in welchem einige Freunde unserer harrten. Bei klarem, windstillem Wetter und prächtiger Beleuchtung erfreuten wir uns an der Fernsicht, die sich uns bot. Sie kann mit der vielgerühmten von der Meeraugenspitze, Ungarns Rigi, wetteifern. Die Berge der Tatra standen in langer Reihe um uns, zum Greifen nahe die Gerlsdorfer Spitze mit ihren steilen Schluchten vom Scheitel bis zur Sohle sichtbar und die auf dieser Seite sehr zerklüftete Schlagendorfer Spitze; in den Hochthälern glitzerten die „Meeraugen“ im hellen Sonnenstrahl oder träumten wie schlafversunken im Schatten ihrer Felswände. Winzig klein erschien das Schlesierhaus, und darüber schweifte der Blick weit hinein nach Ober-Ungarn. So fanden wir für unsere mühevolle Arbeit reichlichen Lohn. Trockenes Brot, ein Stück von der Dauerwurst, ein paar Eier und ein Schluck Wein bildeten unser üppiges Mahl auf schwindligem Sitze.

Schwer fiel uns das Scheiden angesichts dieser erhabenen Schönheit. Erst musste aber nach Bergsteigerbrauch die Spitze, die ebenso wenig wie die andere eine Spur einer früheren Besteigung erkennen liess, mit dem Zeichen unseres Sieges versehen werden. Schnell wurden einige Felsblöcke zu einer Pyramide zusammengestellt, darin wurde der Pfahl befestigt, endlich die geleerte Flasche, in welche wir unsere Karten mit kurzen Notizen über den Aufstieg gesteckt hatten, zwischen den Steinen geborgen. Lustig flatterte die Fahne im Winde; es war der Scheidegruss unseres Berges, sein Glückwunsch für unsere Thalfahrt. Die schwerste Stelle musste jetzt zuerst genommen werden; das Seil half uns über alle Gefahren hinweg. Der Abstieg war in seinem oberen Theile derselbe wie der Aufstieg; weiter unten aber änderten wir die Route insofern, als wir uns längere Zeit auf dem linken Ufer des Wildbaches hielten. An den charakteristischen Stellen haben wir Steinzeichen zurückgelassen, um den Führern Czisak und Franz, die in der nächsten Zeit die Markirung vornehmen sollten, das Wiederauffinden des Weges zu erleichtern. Die Sektion Schlesien hat die Arbeit ausführen lassen. Auf der sonnigen Wiese des Blumengartens, am grossen Stein, machten wir noch einmal Halt zu kurzer Rast; der Blick flog hinauf in die lichte Höhe, aus der das Steinmännchen mit der Fahne herunterwinkte. Aber schon kamen an der Wettereeke die schweren Wolken gezogen; wir eilten dem Schlesierhause zu, an der Thür beglückwünschten uns unsere Freunde, mit denen wir 4 Stunden vorher von der Warzenspitze Grüsse getauscht hatten. Als wir am Abend fern im fremden Hochgebirge am gastlichen Herde in traulicher Runde zusammensassen und beim Klingen der Gläser der schönen Berge gedachten und auf weiteres Reiseglück anstiessen, da erhellte draussen kein Hoffnungsstern den dunklen Himmel; wohl aber zuckten die Blitze, es rollte der Donner, es heulte der Sturm und der Regen klatschte gegen die Fenster. Das war das Wiegenlied, mit dem uns das Hochgebirge in Schlaf versenkte.

Schon früh waren wir am nächsten Morgen wach. Aber was war das für ein Morgen! Grau war alles um uns, die Felsen wie der Himmel, der seine Schleusen noch nicht geschlossen hatte. Wie oft wir auch an die Thür gingen oder

*) Dies ist die erste Zahnradbahn in der Tatra, durch Italienische Arbeiter angelegt. Der Fahrpreis (2,50 fl. hinauf, 1 fl. hinab) ist zu hoch. Sie gehört zum Direktionsbezirk der Kaschau-Oderberger Bahn. Dieselbe Direktion beabsichtigt die Zahnradbahn bis auf die Meeraugspitze fortzuführen, vorläufig bis zum Hunfalvyjoch.

zum Fenster hinausblickten mit betrübten Gesichtern, der Regen wollte nicht aufhören. Endlich traten wir hinaus in das abscheuliche Grau zu neuer Wanderung. Wie traurig lag der Blumengarten da; Thränen standen den holden Kindern der Flora in den Augen, über die Wangen der Berge ergossen sich Ströme des rieselnden Nass, und unsere liebe Freundin von gestern mit dem hässlichen Namen, die „Warze“, hatte ihr Gesicht verhüllt, als ärgere sie sich über unseren Besuch. Wir waren mitten im Regen drin. Unsere Hoffnung, es würde im Thale jenseits des Polnischen Kammes besser sein, wurde bald zu Schanden. Von der wilden Schönheit des Poduplaskithales haben wir wenig gesehen; aber unsere touristische Ausrüstung wurde in Bezug auf ihre Wasserdichtigkeit auf eine harte Probe gestellt, und sie bestand sie. Endlich erreichten wir im Bialkathale die Galizische Roztokahütte, die so versteckt im Walde liegt, dass sie schwer zu finden ist. Der Polnische Wirth und seine schwarzäugige Kaschu nahmen sich unserer in gastlicher Weise an. Am späten Nachmittag verliessen wir den traulichen Ort; hinein gings in den dunklen Wald, langsam steigend, auf durchweichtem Boden, theilweise auf Knüppeldämmen. Der Regen hatte aufgehört, die Wolken flogen am Himmel hin, und von Zeit zu Zeit genossen wir einen prächtigen Blick auf die Höhen, welche das Fischseethal im Osten begleiten. An der Bialka entlang brachte uns eine Wanderung von 1¾ Stunden an den Resten der von den Polen in dem oben genannten Streite zwischen Zakopane und Javorina eingeäscherten Gendarmeriekaserne vorbei in die grosse Fischseehütte, erbaut vom Galizischen Tatraverein. So schön die Lage dieses Schutzhauses ist, so wildromantisch der See mit seiner steilen zackigen Südwand, so erbärmlich und gaunerhaft war hier die Polnische Wirthschaft. Was uns trotzdem ausser den landschaftlichen Reizen die Hütte in angenehmer Erinnerung hält, das ist der dramatische Abend, den wir dort verbrachten. Die Einheimischen, Slowakische Knechte und Grenzjäger, gaben ihre Nationaltänze zum besten, wobei leider das schönere Geschlecht sehr minderwerthig vertreten war, und sangen uns einige ihrer Lieder vor, denen wir mit der „Lindenwirthin“, dem „fahrenden Gesellen“ usw. antworteten.

Am nächsten Morgen machte zwar der Himmel ein freundliches Gesicht; wir hatten aber mit unseren Wirthen eine erregte Auseinandersetzung, da sie uns mehr abverlangten, als sie berechtigt waren. Schliesslich gelangten wir doch zu unserem Ziele und waren wirklich froh, als wir dem Hause den Rücken kehrten. Unser Plan war, auf dem kürzesten Wege über das Wildererjoch nach dem Csorber See zu gelangen. Wir waren 5 Mann, dazu der Führer und ein Slowakischer Träger, den der Bequemste und Beleibteste von uns in eigenen Dienst genommen hatte. Das Wildererjoch (2 323 m) liegt zwischen 2 der Mengsdorfer Spitzen; der Uebergang ist als schwierig verrufen, aber nur deswegen, weil er selten gemacht wird. Wir stiegen vom Fischsee die 200 m hohe Wand, über welche sich der Bach herabstürzt, zum „Meerauge“ empor (1 587 m), welches, ein Spiegel steiler Felsspitzen, von Geröllhalden, Schneefeldern und grünen Latschen umrahmt ist. Dieser Kessel muss ein Tummelplatz für Lawinen und Bergstürze sein.

Leider misslang unser Plan. Ueber wüste Steintrümmer und einige Schneefelder hatten wir uns schon emporgearbeitet, da geriethen wir in so dichten Nebel, dass wir die Richtung vollständig verloren, und auch der Führer eingestehen musste, dass er den Weg nicht finden könne. Alles Suchen war umsonst, wir sahen nicht 2 Schritte weit. Der Slowakische Träger jammerte, wenn er weiter mitkäme — er sollte den Rucksack bis auf die Kammhöhe tragen —, würde er bei solchem Wetter nicht mehr zurückfinden, dies sei sein Tod. Er wurde mit der Hälfte des ausbedungenen Lohnes entlassen und war auch im Nu unseren Blicken entschwunden. Schliesslich mussten auch wir umkehren. Als wir von der Fischseehütte wieder zu unserem Joche emporblickten, liess er sich immer noch nicht sehen, ein schwacher Trost für uns. Die Roztokahütte erreichten wir grade im letzten Augenblick, ehe ein gewaltiger Regen anfing. Wir blieben also hier zur Nacht.

(Schluss folgt.)

Radreifenbrüche im Jahre 1894.

Zu der von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen soeben herausgegebenen Radreifenbruch-Statistik, umfassend Brüche und Anbrüche an Radreifen und Vollrädern für das Rechnungsjahr 1894*) sind von 79 Bahnverwaltungen über die in ihrem Verwaltungsbereiche unter Beobachtung gestandenen Radreifen und Vollräder bezw. über die an denselben vorgekommenen Brüche und Anbrüche Aufschreibungen geliefert worden.

In dem Berichtsjahre betrug die Gesammtzahl der an den sämmtlichen Betriebsmitteln vorhandenen Radreifen und Vollräder 2 672 291 (gegen 2 616 060 im Vorjahre) und die Zahl der entdeckten Brüche 2 447 (2 468) und der Anbrüche 3 279 (4 240) bezw. der Schäden überhaupt 5 726 (6 708), d. i. in Hunderttheilen des Bestandes 0,21 (0,26).

Zur Aufschreibung gelangten an 2 299 209 (2 242 632) Radreifen (für sämmtliche Betriebsmittel) 2 401 (2 381) Brüche und 1 591 (2 065) Anbrüche, zusammen 3 992 (4 446) Schäden, d. i. 0,17 (0,20) % des Bestandes; hiervon entfallen auf 1. 165 838 (162 511) Lokomotivradreifen 144 (154) Brüche und 74 (96) Anbrüche, zusammen 218 (250) Schäden oder 0,13 (0,15) % des Bestandes; 2. 117 751 (116 130) Tenderradreifen 126 (211) Brüche und 137 (216) Anbrüche, zusammen 263 (427) Schäden oder 0,22 (0,37) % des Bestandes und 3. 2 015 620 (1 963 991) Wagenradreifen 2 131 (2 016) Brüche und 1 380 (1 753) Anbrüche, zusammen 3 511 (3 769) Schäden oder 0,17 (0,19) % des Bestandes. Nach Vereinsgebieten geordnet, entfallen auf: A. Deutsche Eisenbahnen 1 359 596 (1 330 544) Wagenradreifen mit 1 667 (866) Brüchen und 799 (692) Anbrüchen, zusammen 2 466 (1 558) Schäden = 0,18 (0,12) % des Bestandes; B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen 483 506 (463 829) Wagenradreifen mit 389 (961) Brüchen und 533 (990) Anbrüchen, zusammen 922 (1 951) Schäden = 0,19 (0,42) % des Bestandes; C. Andere Vereinsbahnen 172 518 (169 618) Wagenradreifen mit 75 (189) Brüchen und 48 (71) Anbrüchen, zusammen 123 (260) Schäden = 0,07 (0,15) % des Bestandes.

In dem Berichtsjahre wurden an den vorhandenen 373 082 (373 428) Vollrädern 46 (87) Brüche und 1 688 (2 175) Anbrüche, zusammen 1 734 (2 262) Schäden = 0,46 (0,60) % des Bestandes entdeckt, welche auf die vorhandenen 372 960 (373 282) Wagenvollräder entfallen, da an den Vollrädern der Lokomotiven und Tender weder Brüche noch Anbrüche zur Aufschreibung gelangten. Nach Vereinsgebieten geordnet, entfallen auf: A. Deutsche Eisenbahnen 181 907 (183 974) Wagenvollräder mit 9 (15) Brüchen und 234 (227) Anbrüchen, zusammen 243 (242) Schäden = 0,13 (0,13) % des Bestandes; B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen 187 369 (185 495) Wagenvollräder mit 37 (72) Brüchen und 1 427 (1 885) Anbrüchen, zusammen 1 464 (1 957) Schäden = 0,78 (1,06) % des Bestandes; C. Andere Vereinsbahnen 3 684 (3 813) Wagenvollräder mit 27 (63) Anbrüchen = 0,74 (1,65) % das Bestandes.

Die eigenen Betriebsmittel der sämmtlichen Vereinsbahnen haben geleistet im eigenen und fremden Betriebe 16 505 623 531 [*26 149 147 508*]*) Achskm (gegen 16 016 876 887 [*25 494 896 393*] Achskilometer im Vorjahre); hiervon entfallen auf: 1. Lokomotiven 2 536 530 293 (2 461 067 621) Achskm, 2. Tender 1 933 485 926 (1 881 266 908) Achskm und 3. Wagen 12 035 617 312 [*21 679 141 289*] Achskilometer (gegen 11 674 542 358 [*21 152 561 864*] Achskm im Vorjahre). Im Berichtsjahre sind 3 402 [*5726*] eigene Radreifen und Vollräder (gegen 5 509 [*6708*] im Vorjahre) im eigenen und fremden Betriebe schadhaft geworden, die sich wie folgt vertheilen: 1. Lokomotiven 218 (250), 2. Tender 263 (427) und 3. Wagen 2 921 [*5 245*] bezw. im Vorjahre 4 832 [*6 031*].

Nach Vereinsgebieten geordnet, entfallen von den von eigenen Wagen im eigenen und fremden Betriebe geleisteten

---

*) Der buchhändlerische Vertrieb der Statistik ist dem C. W. Kreidel'schen Verlag in Wiesbaden übertragen.

*) Bezüglich des Verkehrs und der Leistungen der Güterwagen besteht seitens der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen eine Auffassung zu Recht, welche von der der übrigen Verwaltungen grundsätzlich verschieden ist. Es werden nämlich Leistungen von Güterwagen, wenn diese in einem anderen Direktionsbezirke verkehren, als in dem, nach welchem sie angeschrieben sind, von der die Wagen verwendenden Königlichen Eisenbahndirektion zu den Leistungen von eigenen Betriebsmitteln im eigenen Betriebe gerechnet, Schäden an Radreifen und Vollrädern jedoch rücksichtlich der Eigenthumsmerkmale ausgewiesen.

Infolge dessen würden, bei Berücksichtigung der Angaben der genannten Direktionen, die Zahlen, welche angeben, in welchem Verhältnisse zu den ausgewiesenen Leistungen Radreifen und Vollräder schadhaft geworden sind, beträchtlich beeinflusst werden zu Gunsten des Materiales und des Verkehres der Deutschen Eisenbahnen und zu Ungunsten aller anderen Vereinsbahnen.

Aus den genannten Gründen wurden, um richtigere Verhältnisszahlen zu gewinnen, die betreffenden Summen und Durchschnittszahlen sowohl ohne Berücksichtigung der Angaben der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen, als auch mit Berücksichtigung dieser Angaben (die letzteren haben wir zur besseren Unterscheidung in Kursivschrift zur Darstellung gebracht. Die Red.) gebildet.

Achskilometern auf: A. Deutsche Eisenbahnen 4 122 458 742 [*13 765 982 719*] Achskm mit 385 [*2 709*] schadhaft gewordenen Radreifen und Vollrädern (gegen 4 049 234 382 [*13 527 253 888*] Achskilometer mit 601 [*1 800*] schadhaft gewordenen Radreifen und Vollrädern im Vorjahre); B. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen 6 516 065 649 (6 243 232 027) Achskm mit 2 386 (3 908) schadhaft gewordenen eigenen Radreifen und Vollrädern; C. Andere Vereinsbahnen 1 397 082 921 (1 382 075 949) Achskm mit 150 (323) schadhaft gewordenen eigenen Radreifen und Vollrädern.

Im Berichtsjahre sind verursacht a) durch Schäden an Radreifen 31 (21) Entgleisungen und 124 (170) Verspätungen, b) durch Schäden an Vollrädern 7 (19) Entgleisungen und 12 (5) Verspätungen.

Von sämmtlichen im Rechnungsjahre vorgekommenen Entgleisungen sind auf Brüche zurückzuführen a) bei Radreifen 3,2 (2,1) %, b) bei Vollrädern 0,7 (1,9) %, während die vorgekommenen Schäden Betriebsstörungen veranlasst haben und zwar a) bei Radreifen 3,8 (4,2) % und b) bei Vollrädern 1,1 (1,1) %.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. August 1896 dem öffentlichen Verkehre übergebene 139,996 km lange Strecke Cucuteni-Dorohoi der Rumänischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung neuer Strecken. Königliche Eisenbahndirektion Cassel. Am 15. d. Mts. ist der an der Strecke Cassel-Frankfurt a/M. zwischen den Stationen Marburg und Niederweimar neu errichtete Personenhaltepunkt Marburg Süd dem Verkehr übergeben worden. Die Entfernung beträgt von Marburg Süd nach Marburg 3,5 km und von Marburg Süd nach Niederweimar 4,4 km. Eine Gepäckabfertigung von oder nach Marburg Süd findet statt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 108 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 153 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 167 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat November 1896.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat November 1896 vorgekommenen Betriebsunfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisungen auf freier Bahn, 22 Entgleisungen in Stationen, 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 21 Zusammenstösse in Stationen und 197 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 251 Betriebsunfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 77 Personen getödtet und 153 Personen verletzt, sowie 59 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 160 unerheblich beschädigt worden.

Von den beförderten Reisenden wurden 8 getödtet und 27 verletzt, und zwar entfallen: 2 Tödtungen auf den Direktionsbezirk Hannover, je 1 Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin, Bromberg, Cassel, Köln und Kattowitz, sowie der Sächsischen Staatseisenbahnen, 15 Verletzungen auf die Sächsischen Staatseisenbahnen, 4 Verletzungen auf den Direktionsbezirk Magdeburg, je 2 Verletzungen auf die Direktionsbezirke Berlin und Königsberg i/Pr. und je 1 Verletzung auf die Direktionsbezirke Frankfurt a/M., Münster und St. Johann-Saarbrücken.

Von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 48 getödtet und 114 verletzt, von Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamten usw. im Dienst 2 getödtet und 3 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder, 19 getödtet und 9 verletzt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 37 012 km 240 Fälle und auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2 120 km 11 Fälle.

Je ein Unfall kommt bei den Staatsbahnen auf 154 km Betriebslänge und 112 000 Zugkm und bei den Privatbahnen auf 193 km Betriebslänge und 93 000 Zugkm.

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle: bei den Staatsbahnen: die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Elberfeld und in Berlin und die Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen, bei den Privatbahnen: die Braunschweigische Landeseisenbahn, die Ostpreussische Südbahn und die Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Essen a/R. Am 15. d. Mts. ist die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Oberhausen K.M. und Osterfeld K.M. dem Betriebe übergeben worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 15. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Callies-Wulkow zwischen Barskewitz und Tornow neu eingerichtete Personen-Haltepunkt Goldbeck i/Pm. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen der Strecke Callies-Wulkow, sowie mit Arnswalde, Collin, Dölitz i/Pm., Stargard i/Pm., Stettin und Berlin Stettiner Bahnhof eröffnet worden. Gepäckstücke werden von Goldbeck i/Pm. unabgefertigt mitgenommen; die Fracht hierfür wird auf der nächsten geeigneten Station erhoben.

Vorarbeiten.

Der Vereinigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Berlin ist die Erlaubniss ertheilt worden, die allgemeinen Vorarbeiten, welche sie im Auftrage eines Komitees für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Kotzenau über Polkwitz, Raudten und Köben a. Oder nach Herrnstadt ausführt, auch auf eine vollspurige Abzweigungslinie von Nistiz über Züchen nach Guhrau auszudehnen.

Preussische Staatseisenbahnen.

Beschaffung von Gepäck- und Güterwagen.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin hat von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten den Auftrag erhalten, 300 Gepäck- und 7 247 Güterwagen zu beschaffen, und zwar 83 Personenzug-Gepäckwagen, 217 Güterzug-Gepäckwagen, 1 960 bedeckte Güterwagen, 1 700 Kohlenwagen, 1 100 Kokswagen, 1 780 offene Güterwagen, 200 Plattformwagen, 307 Kalkdeckelwagen und 200 bedeckte Viehwagen mit Bremse. Auf die einzelnen Direktionsbezirke vertheilen sich die Wagen wie folgt: Altona 5 Gepäckwagen, Berlin 10 Gepäckwagen, Breslau 7 Gepäck- und 1 420 Güterwagen, Bromberg 20 Gepäck- und 1 040 Güterwagen, Cassel 28 Gepäck- und 15 Güterwagen, Köln 40 Gepäck- und 1 140 Güterwagen, Danzig 5 Gepäckwagen, Elberfeld 5 Gepäckwagen, Erfurt 15 Gepäckwagen, Essen a. d. Ruhr 45 Gepäck- und 1 600 Güterwagen, Frankfurt a/M. 19 Gepäck- und 20 Güterwagen, Halle a. d. S. 8 Gepäck- und 30 Güterwagen, Hannover 960 Güterwagen, Kattowitz 25 Gepäck- und 130 Güterwagen, Königsberg i/Pr. 2 Gepäckwagen, Magdeburg 13 Gepäck- und 840 Güterwagen, Münster i/W. 10 Gepäck- und 52 Güterwagen, Posen 13 Gepäckwagen und St. Johann-Saarbrücken 30 Gepäckwagen.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Schnellzug-Zuschlagkarten.

Während bisher Karten für den in Württemberg bestehenden Schnellzugzuschlag nur auf den Schnellzug-Anhaltstationen selbst und auf einzelnen Stationen der Seitenbahnen ausgegeben worden sind, ist nunmehr die Einrichtung getroffen worden, dass Schnellzug-Zuschlagkarten auf sämmtlichen Württembergischen Eisenbahnstationen (mit Ausnahme der Haltepunkte) zur Ausgabe kommen.

Diese Einrichtung ermöglicht, dass die Zuschlagkarte für eine im Bereich der Württembergischen Verwaltung mittelst eines Schnellzuges zurückzulegende Strecke nach Wunsch des Reisenden auf jeder Ausgangsstation, auch wenn diese an einer von Schnellzügen nicht befahrenen Linie liegt, verabfolgt werden kann, und es soll durch die Ausgabe dieser Zuschlagkarten der Zukauf erst auf der Uebergangsstation, von welcher ab der Schnellzug benutzt werden will, thunlich eingeschränkt werden.

Inhaber von Rückfahrkarten, mit denen die Heimreise ebenfalls im Schnellzug zurückgelegt werden will, können die

Zuschlagkarte für die betreffende Schnellzugstrecke gleichzeitig für die Hin- und Rückfahrt auf der Ausgangsstation lösen.

Beförderung von Hunden in Begleitung von Reisenden.

Der Tarif für die Beförderung von Personen auf den Württembergischen Staatseisenbahnen hat mit Wirkung vom 1. d. Mts. einen Zusatz erhalten, nach welchem der Inhaber einer Fahrkarte I. oder II. Klasse, wenn er mit seinem Hund in einem Wagen III. Klasse oder dem Gepäckwagen Platz nimmt — sofern dies nach der Verkehrsordnung überhaupt zugelassen wird — eine besondere Zahlung für den Hund nicht zu leisten hat. Die Bestimmung gilt sowohl für Fahrkarten zur einfachen Fahrt, als für Rückfahrkarten, Fahrscheinbücher, Monatskarten und Landeskarten.

Obstverkehr im Herbst 1896.

In den Monaten September, Oktober und November 1896 sind auf den Württembergischen Eisenbahnstationen von fremden Bahnen 3 112 Wagenladungen Obst zu 10 000 kg angekommen (1895: 7 120, 1894: 6 463) und zwar aus Oesterreich-Ungarn 527, der Schweiz 1 016, Belgien 632, Hessen-Nassau 255, West- und Mitteldeutschland 130, Sachsen 117, Baden 100, Frankreich 80, den Niederlanden 67, der Rheinprovinz 59 usw. Ein Versand von inländischem Obst in Wagenladungen fand wie in den Vorjahren nicht statt.

Ausserdem wurden im Laufe des Jahres 1896 von zur Mostbereitung dienenden getrockneten Weinbeeren (Rosinen, Korinthen usw.) 8 181 980 kg = 818 Wagenladungen in der Hauptsache von Mannheim und Triest aus auf Württembergischen Stationen eingeführt.

Berliner Untergrundbahn.

Die erste Untergrundbahn innerhalb der Berliner Weichbildgrenze hat bekanntlich die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft zur Verbindung ihrer Fabrikanlagen am Gartenplatz mit denjenigen am Humboldthain erbauen lassen. Die Arbeiten sind soweit vorgeschritten, dass es nur noch der Anlieferung der Wagen bedarf, was in kurzer Zeit zu erwarten ist. In etwa 6 Wochen wird die Anlage zum ersten Male in vollem Betriebe einem geladenen Fachpublikum vorgeführt werden. Im Strassengelände ist von der Bahn nichts zu spüren, die Tragkraft des gemauerten Gewölbes vielmehr eine so grosse, dass darauf verzichtet werden konnte, für den Uebergang an der Hussitenstrasse besondere polizeiliche Vorschriften zu erlassen. In knapp 4 Minuten ist der eingeleisige Tunnel zu durchlaufen, während zur Durchfahrt je nach der Stromstärke unter Umständen nur 20 Sekunden gehören.

Berliner Vorortverkehr.

Seit der Einführung eines ermässigten Gruppentarifs im Berliner Vorortverkehr betrug der Gesammtverkehr auf allen Strecken vom 1. Oktober bis 30. September:

		Fahrten	Einnahme ℳ
vor Einführung des Tarifs	1890/91	23 280 985	6 463 275
im ersten Jahre des ermässigten Tarifs	1891/92	30 718 147	6 886 822
im zweiten Jahre	1892/93	34 575 187	7 475 896
„ dritten „	1893/94	37 971 511	8 097 829
„ vierten „	1894/95	41 048 738	8 365 692

Die vorstehenden Angaben weisen nach, wie sich der Verkehr vor und nach Einführung der Tarifermässigungen thatsächlich gestaltet hat; sie gestatten indess keinen Schluss darüber, ob und inwieweit die Tarifermässigungen auf die Entwickelung des Verkehrs ursächlich von Einfluss gewesen sind und welche Einwirkung die Verkehrssteigerung auf die Reineinnahmen gehabt hat, da eine zuverlässige Ermittelung der Mehrausgaben nicht angängig ist.

Goldberg-Haynau-Reisicht.

Der Kreistag des Kreises Haynau-Goldberg hat nach dem Vorschlage des Kreisausschusses beschlossen, für den Fall des staatsseitigen Ausbaues einer Nebenbahn von Reisicht über Haynau nach Goldberg sich zu verpflichten, den gesammten zum Bau dieser Eisenbahn und deren Nebenanlagen nach Maassgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderlichen Grund und Boden der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei (der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses) zu überweisen. Die angebotenen Beiträge, und zwar: der Beitrag der Stadt Haynau mit 60 000 ℳ (¼ der Grunderwerbskosten), der Beitrag von v. Gablenz, Papierfabrik Haynau, mit 20 000 ℳ, der Beitrag der Zuckerfabrik Haynau mit 10 000 ℳ, der Beitrag von Fabrikbesitzer und Rittergutsbesitzer Pospischil 10 000 ℳ, der Beitrag von Fabrikbesitzer Peipe-Haynau 5 000 ℳ, der Beitrag von der Stadt Goldberg 10 000 ℳ und die seitens des Landeshauptmanns in Aussicht gestellte Provinzialbeihilfe werden angenommen. Behufs Beschaffung der zur Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen, soweit sie nicht durch vorstehende Beträge Deckung finden, nöthigen Gelder wird der Kreisausschuss ermächtigt, ein Darlehn aufzunehmen.

Hildesheim-Peine-Meinersen.

Zwischen der Vereinigten Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin in Gemeinschaft mit der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn-Gesellschaft einerseits und der Stadt Peine, sowie der Vereinigung für den Bahnbau Peine-Meinersen andererseits ist ein Kompromiss geschlossen, wonach sowohl die Strecke Schwiecheldt-Hämelerwald als auch die Strecke Schwiecheldt-Peine ausgebaut wird. Hierdurch hat der ursprüngliche Plan einer Gesammtlinie Hildesheim-Peine-Meinersen seine alte Bedeutung wiedergewonnen. Die Vereinigung für den Bahnbau Peine-Meinersen wird mit der Hildesheim-Peiner Kreisbahn den Bau der Strecke Peine-Meinersen kräftig fördern. Alle betheiligten Ortschaften haben sich rechtlich verpflichtet, das erforderliche Bahnland unentgeltlich herzugeben.

Kleinbahnprojekte.

Der Kreis Jerichow I beabsichtigt, zum Anschluss an die schmalspurigen Kleinbahnlinien Magdeburgerforth-Gr.-Lübars, Burg-Ziesar und Burg-Gr.-Lübars schmalspurige Kleinbahnen von Gr.-Lübars über Loburg und Leitzkau nach Gommern und von dort über Büden nach Burg zu bauen.

Von der Firma Henning, Hartwich & Co. in Berlin ist die Herstellung einer schmalspurigen Kleinbahn von Thale über den Hexentanzplatz bis zur Preussisch-Braunschweigischen Landesgrenze bei Treseburg i. Br. in Aussicht genommen.

Der Unternehmer von Tippelskirch in Düsseldorf will die vollspurige, dem Personenverkehr dienende elektrische Kleinbahn von Grafenberg nach Rath bis Ratingen verlängern.

Der Kreis St. Goar plant den Bau einer Kleinbahn von Bacharach nach Rheinböllen oder Rheinböllerhütte.

Von dem Kreise Wehlau und von Interessenten der Kirchspiele Goldbach und Tapiau wird die Herstellung einer Kleinbahn vom Bahnhof Tapiau über Pomauden, Altenfelde, Irglacken und Pomedien bis zur Grenze des Landkreises Königsberg i/Pr. bei Willkühnen nebst einer Abzweigung von Tapiau nach Goldbach geplant.

Der Kreistag des Kreises Wittmund hat den Vorschlag des Kreisausschusses zum Bau einer Kleinbahn Wittmund-Aurich-Leer in Gemeinschaft mit den Kreisen Aurich und Leer einstimmig angenommen.

Der Kohlenverkehr im Jahre 1896.

Im Jahre 1896 betrug der Gesammtversand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn im Ruhrbezirke 3 790 683 Doppelwagen (gegen 3 468 484 Doppelwagen im Vorjahre), im Saarbezirke 594 991 (532 498) Doppelwagen und in Oberschlesien 1 404 316 (1 289 217) Doppelwagen bezw. in den 3 Bezirken zusammen 5 789 990 (5 290 199) Doppelwagen und stellt sich demnach im Ruhrbezirke um 322 199 Doppelwagen oder 9,3 %, im Saarbezirke um 62 493 Doppelwagen oder 11,7 %, in Oberschlesien um 115 099 Doppelwagen oder 8,9 % bezw. in den 3 Bezirken zusammen um 499 791 Doppelwagen oder 9,4 % höher als im Vorjahre.

Strassenbahnen.

Berlin-Charlottenburger Strassenbahn. Durch Kabinetsordre vom 23. Dezember 1896 ist, wie das Polizeipräsidium der Gesellschaft mitgetheilt hat, der Akkumulatorenbetrieb auf der Strecke Charlottenburg-Kupfergraben genehmigt worden.

In der am 13. d. Mts. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde der Antrag der Verwaltung auf Ausgabe von Obligationen in Höhe von 2 000 000 ℳ angenommen.

Casseler Stadteisenbahn. Der Bürgerausschuss der Stadt Cassel hat den Vertrag zwischen der Stadt und der Gesellschaft, vertreten durch die Firma Siemens & Halske, wegen Umwandelung der Pferdebahn in elektrischen Betrieb genehmigt.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Der Vorstand der Gesellschaft beruft auf den 2. Februar d. J. eine ausserordentliche Generalversammlung. Auf der Tagesordnung steht ein Antrag auf Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft um 15 000 000 *M.* durch Ausgabe von 15 000 Stück voll einzuzahlenden neuen Aktien, welche den alten Aktien völlig gleichberechtigt mit Dividendenbezug ab 1. d. Mts. zum Mindestpreise von 110 % zuzüglich Stückzinsen ab 1. d. Mts. ausgegeben und den Inhabern der alten Aktien im Verhältnisse von 2 : 1 zum Kurse von 112,5 % zuzüglich Stückzinsen ab 1. d. Mts. angeboten werden sollen.

(Das Aktienkapital beträgt jetzt 30 000 000 *M.* und wird durch die beantragte Ausgabe neuer Aktien auf 45 000 000 *M.* gebracht, während die Prioritätsschulden sich auf etwa 13 750 000 *M.* beziffern. Die Redaktion.)

Kaiser Wilhelmkanal.

In dem Vierteljahre vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1896 haben 4 335 Schiffe (gegen 3 556 Schiffe in demselben Vierteljahre 1895) mit einem Netto-Raumgehalt von 659 221 (445 702) Registertons den Kaiser Wilhelmkanal benutzt und an Gebühren 364 186 (300 171) *M.* entrichtet.

Aus der Schweiz.

Staffeltarife für Produkten- und Waarentransport im internen Verkehr.

Die Eidgenössischen Räthe hatten unterm 15./26. Juni 1895 den Bundesrath eingeladen:

a) seine Verwendung bei den Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen dahin eintreten zu lassen, dass der Produkten- und Waarentransport im internen Verkehr, namentlich der Weintransport, überhaupt und wenn immer möglich auf Basis des Staffeltarifsystems in abnehmenden kilometrischen Ansätzen billiger gestellt wird;

b) über seine diesfälligen Studien und den Erfolg seiner Bemühungen Bericht zu erstatten.

Der Verband Schweizerischer Eisenbahnverwaltungen, vom Bundesrathe zur Untersuchung und Berathung der Frage und zur Berichterstattung über die Stellungnahme der Bahnverwaltungen zu derselben eingeladen, lehnt in seiner Vernehmlassung zur Zeit entschieden ab, auf die Frage der Einführung des Staffeltarifsystems für den Gütertransport im allgemeinen und für den Weintransport im speziellen einzutreten. Dabei verweisen die Bahnverwaltungen in erster Linie darauf, dass die finanzielle Tragweite einer derartigen grundsätzlichen Tarifänderung sehr schwer zu ermessen sein würde, da sich die Wirkungen an Hand des vorhandenen statistischen Materials und ohne Aufstellung von Grundlagen für einen Staffeltarif in keiner Weise feststellen lassen. Auch erscheine der gegenwärtige Moment, wo die Verstaatlichung der Eisenbahnen mehr und mehr in den Vordergrund trete, wenig geeignet zu Experimenten im Tarifwesen, deren Tragweite nicht ermessen werden könne. Mit der Einführung des Staffeltarifsystems werde auch eine erhebliche Taxermässigung verlangt, wodurch für die Eisenbahnen bedeutende Frachtausfälle entstehen würden, deren Deckung durch die Verkehrsvermehrung, wenigstens für eine Reihe von Jahren, nicht zu erwarten wäre. Die fünf grösseren Schweizerischen Bahnen hätten nach der Schweizerischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1893 aus dem Güterverkehr eine Einnahme von etwa 48 Millionen Francs erzielt; eine Taxermässigung von nur 10 % würde somit 4 800 000 Frcs. ausmachen, für die Bahnen ein sehr bedeutender Betrag, während voraussichtlich eine nennenswerthe Verkehrszunahme hieraus nicht resultiren würde, weil der Verkehr nicht hauptsächlich von den Taxen, sondern vom Bedarf abhänge. Wollten diese Ausfälle vermieden werden, so könnte dies nur in der Weise geschehen, dass die Taxen für kurze Distanzen entsprechend erhöht würden, was hinwieder eine kaum erwünschte namhafte Belastung des Nachbarverkehrs herbeiführen würde.

Die Staffeltarife könnten nicht für den internen Verkehr allein angewandt werden, sondern müssten auch dem Verkehr mit dem Auslande gewährt werden. Sie kämen daher auch dem ausländischen Produkte zu gute und würde die erhoffte Wirkung auf den Absatz der Schweizerischen Erzeugnisse vielfach paralysirt. Speziell bei dem Artikel „Wein“ würde eine irgendwie nennenswerthe Taxermässigung für die Bahnen bedeutende Frachtausfälle zur Folge haben, ohne dass die Wirkung im einzelnen eine derartige wäre, dass eine Vermehrung des Absatzes auf grössere Entfernungen erwartet werden könnte. Für die Strecke Cully-St. Gallen, 309 km, würde beispielsweise bei einer Ermässigung um 3 Rappen pro Kilometer nicht einmal eine Frachtersparniss von 1 Rappen auf das Liter und auf der Strecke Cully-Zürich nur eine solche von etwa 3/4 Rappen auf das Liter eintreten, eine Ermässigung, welche den Konsum und den Absatz der inländischen Weine kaum in nennenswerther Weise zu heben vermöchte. Auch würde ein Staffeltarif für Wein ebensowohl den ausländischen, wie den inländischen Weinen zu gute kommen.

Auch einen Grund mehr praktischer Natur bringen die Verwaltungen für ihre ablehnende Haltung vor, indem sie auf die Ungleichheit der Transporttaxen für Güter bei den verschiedenen Schweizerischen Bahnunternehmungen hinweisen, die der Bildung einheitlicher Staffeltarife hindernd im Wege stehen würde.

Angesichts dieser ablehnenden Haltung der Verwaltungen hat es der Bundesrath unterlassen, seinerseits weitere Studien über die Frage zu machen. Bei dem gegenwärtigen Stand der Schweizerischen Eisenbahngesetzgebung kommt den Bundesbehörden ein Recht nicht zu, den Bahnverwaltungen im allgemeinen eine Reduktion der innerhalb der konzessionsmässigen Schranken sich bewegenden Transporttaxen gegen deren Willen aufzuerlegen. Es wird daher bei der Bundesversammlung beantragt, auf die Frage der Reduktion der Transporttaxen für den Gütertransport im allgemeinen und den Weintransport im speziellen für jetzt nicht näher einzutreten. Dieser Antrag wurde auch im letzten Dezember von der Bundesversammlung gutgeheissen.

Schweizerische Nebenbahnen.

In Ausführung eines bezüglichen Postulates der Eidgenössischen Räthe und in Nachachtung des anlässlich der Geschäftsberichtsberathung wiederholt geäusserten Wunsches der Kommissionen hat das Post- und Eisenbahndepartement einen Gesetzentwurf zu Händen des Bundesrathes und der Bundesversammlung ausgearbeitet, betreffend den Bau und Betrieb von Nebenbahnen. Die Vorlage bezweckt, bezüglich dieser kleineren Unternehmungen für deren Bau und Betrieb Erleichterungen gegenüber den allgemeinen Vorschriften des Schweizerischen Eisenbahngesetzes einzuführen, da dieselben oft kaum in der Lage sind, den weitgehenden Anforderungen des Gesetzes Genüge leisten zu können. Der genaue Inhalt des Gesetzentwurfes ist noch nicht bekannt gegeben.

Lohnbewegung der Eisenbahnangestellten.

Am 6. Januar d. J. fanden zwischen der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen und Dr. Sourbeck, Sekretär des Vereins Schweizerischer Eisenbahnangestellten, Verhandlungen zur Ausgleichung der bei dieser Bahngesellschaft noch bestehenden Lohndifferenzen statt. Als Resultat derselben ist hervorzuheben, dass ab 1. Januar d. J. einer Reihe von Wünschen des Personals, betreffend Gehälter und Klassifikation entsprochen werden soll. Die Uebernachtungsgelder des Zug- und Fahrpersonals würden um 25 % erhöht. Ferner wird die Erfüllung einer Anzahl persönlicher Konzessionen in Aussicht gestellt. Ferner sollen künftig auch die Volontäre einigermaassen entschädigt werden.

In einer bei diesem Anlass in St. Gallen stattgehabten zahlreich besuchten Versammlung von Eisenbahnangestellten und Arbeitern bezeichnete Dr. Sourbeck als nächste Postulate des Verbandes Schweizerischer Eisenbahnangestellter die Freizügigkeit, die Pensionskasse und die Revision des Ruhetaggesetzes im Sinne der Einführung des 10 Stundentages.

Vivis-Chatel St. Denis.

Die projektirte elektrische Bahn Vivis-Chatel St. Denis wird eine Länge von 12,7 km haben und auf dem Marktplatze von Vivis ihren Anfang nehmen, um von da der Kantonsstrasse zu folgen und im Bahnhof von Chatel St. Denis in die Linie Bulle-Château d'Oex einzulaufen. Im Maximum werden täglich nach jeder Richtung 5 Züge abgelassen werden, die Fahrt dauert 1 Stunde. Die elektrische Kraft wird von einer an der Veveyse zu errichtenden Kraftstation bezogen werden. Die Baukosten der Linie, Rollmaterial inbegriffen, sind auf 750 000 Frcs. berechnet.

Regulativ über die periodische Prüfung der Behälter für den Transport verdichteter oder verflüssigter Gase.

Der Schweizerische Bundesrath hat am 7. Dezember 1896 ein Regulativ über die im Transportreglement der Schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vorgesehene periodische Prüfung der Behälter für verdichtete oder verflüssigte Gase provisorisch genehmigt.

Demzufolge wird diese Prüfung in der Materialprüfungsanstalt beim Eidgenössischen Polytechnikum in Zürich vorgenommen. Die Besitzer von Behältern für den Transport von Sauerstoff, Wasserstoff und Leuchtgas, sowie für Kohlensäure, Stickoxydul und Ammoniak haben dieselben alle 3 Jahre, die Besitzer von Behältern für Chlor, schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd jedes Jahr franko an die genannte Anstalt einzuliefern und nach Vollzug der Prüfung daselbst wieder abholen zu lassen.

Die Prüfung der Behälter bezieht sich:

a) auf die Kontrole des Gewichtes des leeren Behälters, einschliesslich des Ventils und der Schutzkappe und des Stopfens;
b) auf die Kontrole des Inhalts und somit auf diejenige des zulässigen Füllungsmaasses;
c) auf Feststellung der Dichtigkeitsverhältnisse;
d) auf inneren Druck und das Auftreten bleibender Formveränderung.

Bezüglich des anzuwendenden Druckes und der höchsten zulässigen Füllung der Behälter gelten folgende Bestimmungen:

a) für Sauerstoff, Wasserstoff und Leuchtgas: die Behälter haben das Doppelte des Druckes auszuhalten, unter dem die Gase bei der Ablieferung zur Beförderung stehen. Diese Gase dürfen auf höchstens 200 Atm. verdichtet sein;
b) für Kohlensäure und Stickoxydul: 250 Atm. und 1 kg Flüssigkeit für je 1,34 l Fassungsraum der Behälter;
c) für Ammoniak: 100 Atm. und 1 kg Flüssigkeit für je 1,86 l Fassungsraum der Behälter;
d) für Chlor: 50 Atm. und 1 kg Flüssigkeit für je 0,9 l Fassungsraum;
e) für schweflige Säure und Chlorkohlenoxyd: 30 Atm. und 1 kg Flüssigkeit für je 0,8 l Fassungsraum.

Ueber den Vollzug der amtlichen Prüfung wird für jeden Behälter ein Attest ausgefertigt und auf dem Halse des Behälters ein Vermerk angebracht, welchem das Datum der letzten Prüfung zu entnehmen ist, sowie Gewicht und Füllungsgrad des Behälters. Behälter, die Undichtigkeiten zeigen, oder bei der Prüfung, beziehungsweise von einer Prüfung zur anderen, eine Aenderung des Fassungsraumes erlitten haben bleiben als verdächtig unabgestempelt und dürfen nicht wieder in Gebrauch genommen werden.

Der letzte Artikel setzt die für die Prüfung zu zahlenden Gebühren fest und zwar 1 Frcs. für die einzelne Flasche, 0.90 Frcs. für gleichzeitige Prüfung von 2 Flaschen, 0,80 Frcs. für diejenige von 2—10 Flaschen, 0,70 Frcs. für diejenige von 10—25 Flaschen und 0,60 Frcs. für die gleichzeitige Prüfung von mehr als 25 Flaschen.

Strassenbahn (Tramway) Chaux de fonds.

Am 1. Januar d. J. wurde der Betrieb der elektrischen Strassenbahn in Chaux de fonds, dem grossen Uhrenmacherdorfe mit über 30 000 Einwohnern im Schweizerischen Jura, eröffnet. Dieselbe führt vom Bahnhof bis in die Nähe der Gasfabrik und hat eine Betriebslänge von rund 1 300 m. Der Oberbau besteht aus Rillenschienen. Die Stromzuleitung (Gleichstrom von 500 Volts Spannung) ist oberirdisch. Chaux de fonds liegt in einer Höhe von 1 000 m über dem Meere und hat jeden Winter bedeutenden Schneefall, weshalb ein ununterbrochener Winterbetrieb nicht ohne Schwierigkeiten durchzuführen sein wird.

Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Am 29. Dezember 1896 fand im Verwaltungsgebäude der Jura-Simplonbahn in Bern eine Konferenz von Abgeordneten der Schweizerischen Hauptbahnen statt zur Berathung über die Art und Weise, wie den Vorschriften des Artikel 11 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesens der Eisenbahnen, betreffend den Erneuerungsfonds, seitens der Bahngesellschaften nachgelebt werden soll. Es handelte sich dabei vor allem, inbetreff der bezüglichen Eingaben an den Bundesrath, welche bis Ende Januar d. J. einzureichen sind, unter den einzelnen Verwaltungen soweit möglich ein Einverständniss zu erzielen.

Elektrische Leitung für Telephon und Trambahn.

Zwischen der Schweizerischen Telegraphenverwaltung und dem Trambahnunternehmen der Stadt St. Gallen besteht ein Konflikt bezüglich der Kostenübernahme für die zu verlegenden Telephonlinien, wobei letzteres das Recht beansprucht, die Strassen beliebig zu Strassenbahnen zu benutzen und zu verlangen, dass der Bund die daran liegenden Schwachstromleitungen auf eigene Kosten verlege; dieser hinwieder verlangt, dass die Starkstromleitung der Trambahn in einer Weise ausgeführt werde, welche die Telegraphen- und Telephonanlagen gegen jede Gefährdung und Betriebsstörung sicher stellt. In Zürich ist konstatirt worden, dass Telephonstationen in weitem Umkreis gestört wurden, deren Drähte gar nirgends in die Nähe der befahrenen Strassen kommen, und dass längere interurbane Leitungen, wie Zürich-St. Gallen, diese Strassen nicht kreuzen dürfen, wenn ernstliche Betriebsstörungen vermieden werden sollen.

Yverdon-St. Croix.

Das Schweizerische Eisenbahndepartement macht folgende Mittheilung:

Infolge Uebernahme des Betriebes der schmalspurigen Eisenbahn von Yverdon nach St. Croix durch die Eigenthumsverwaltung am 1. Januar 1897 ist die Liste der Schweizerischen Eisenbahnen, welche dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellt sind, durch Aufnahme der nachfolgenden Ziffer 14 zu ergänzen:

„14. Schmalspurige Eisenbahn Yverdon-St. Croix“.

Bisher war es die Jura-Simplonbahn, welche den Betrieb dieser Linie besorgte.

Die Entwickelung der Französischen Eisenbahnen nach den Verträgen von 1883.

Während sich in den meisten Ländern der Staatsbahngedanke zur Anerkennung durchgerungen hat und noch gegenwärtig Fortschritte macht, hat Frankreich bekanntlich den 1879 betretenen Weg der Verstaatlichung im Jahre 1883 wieder verlassen. Eine Zeit lang schien es, als ob sich diese Umkehr durch die ins Riesenhafte anwachsende Last der Zinsengewähr bitter rächen sollte; die letzten Jahre gewähren indessen wieder einen freundlicheren Anblick. Man darf jedoch nicht vergessen, dass auch anderwärts die Betriebsergebnisse wieder einen Aufschwung zeigen; immerhin erscheint es angezeigt, einen Ueberblick über die neuere Entwickelung des Französischen Eisenbahnwesens zu gewinnen. Das Mittel hierzu bietet der Bericht, den der Abgeordnete Fleury-Ravarin als Berichterstatter des Haushaltsausschusses jüngst der Abgeordnetenkammer erstattet hat und dem wir nach dem „Journal des transports“ folgendes entnehmen:

Die Verträge von 1883 haben dem Netz der sechs grossen Gesellschaften 14 013 km einverleibt, von denen am 1. Januar 1896 9 702 km im Betriebe waren. Nach dem Haushalt für 1897 sollen auf 2 490 km Bauarbeiten ausgeführt werden, fernere 482 km sind für gemeinnützig erklärt worden; es bleiben also 1 223 km unter Vorbehalt konzessionirter und 116 km noch nicht bezeichneter Linien. Die Kosten der im Betriebe befindlichen Linien treten nicht in ihrer Gesammtheit in den Haushalt der Verträge ein. Vor den Verträgen von 1883 hatte der Staat von den aus der Umwandelung der 3 % tilgbaren Schuld gezogenen Quellen ihrem Bau eine Summe von 1 100 000 000 Frcs. gewidmet. Ihrerseits haben die Nord- und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn für die 1883 ihrem Netze einverleibten Lokalbahnen oder Linien von allgemeinem Interesse Anlagekosten oder Verstaatlichungs-Jahresbeträge, die ein Kapital von mehr als 300 000 000 Frcs. darstellen, verwendet. Die eigentlichen Haushaltsausgaben der Verträge von 1883 erreichten am 1. Januar 1896 nach den vorläufig aufgestellten Rechnungen die Summe von 1 332 000 000 Francs; nach Hinzurechnung der 80 000 000 Frcs., deren Ausgabe für 1896 gestattet ist, kommt man auf etwa 1 412 000 000 Francs. Die noch zu machenden Ausgaben werden sich nach den Veranschlagungen für die Vollendung und Rechnungsregelung der eröffneten Linien sowie für die Linien, deren Bau vorgesehen ist, auf höchstens 1 000 000 000 Frcs. belaufen.

Um die auf Grund der Verträge von 1883 geschuldeten Jahreszahlungen zu decken, verlangt die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten die Bewilligung von 30 500 000 Frcs.; es fragt sich, ob diese Summe nothwendig ist und andererseits genügt, um die Zahlung der schuldigen Beträge zu sichern. Auf Grund der Vorschüsse vor dem Jahre 1896 wird den Gesellschaften eine Summe von 27 655 000 Frcs. geschuldet; hierzu kommt die Summe auf Grund der im Jahre 1896 zu leistenden Vorschüsse. Aber diese Vorschüsse verstärken sich in bedeutendem Maasse durch die von der Südbahn zu leistende Einzahlung der vom Staate 1894 und 1895 auf ihrem Netze ausgegebenen Summen, da der Vertrag dieser Gesellschaft nicht zu angemessener Zeit erneuert worden ist. Ausserdem kann die Regelung der zwischen dem Staate und den Gesellschaften für die bereits geregelten Betriebsjahre schwebenden Streitfälle zu Zahlungen Anlass geben. Diese Streitfälle beziehen sich auf eine Summe von 7 627 000 Frcs.; wenn man auch annimmt, dass der Staat in den meisten Fällen gewinnt, so erfordert die Vorsicht gleichwohl, gewisse Ausgaben zur Regelung sowohl der noch nicht abgeschlossenen Betriebsjahre als auch der aus den abgeschlossenen Betriebsjahren entstandenen Streitfälle vorzusehen. Die geforderten Summen würden also ungenügend sein, wenn das Guthaben von 1896 nicht einen voraussichtlichen Ueberschuss von 1 000 000 Frcs. ergeben würde; aber man muss voraussehen, dass sie im folgenden Haushalt vermehrt werden müssen, wäre es auch nur zur Bezahlung der Rückstände. Endlich verlangt der Berichterstatter im Namen des Haushaltsausschusses, dass der Vertrag, mit dem die Kammer befasst ist, ein für alle Mal die Frage der Vorschüsse der Südbahn bis zur Vollendung der 1883 konzessionirten Linien regelt, damit der Wiederkehr der Schwierigkeiten, die 1895 vorgekommen sind und das Gleichgewicht des Haushalts bedrohen, vorgebeugt wird.

Bezüglich der Frage der Neubauten erinnert der Berichterstatter an die seit 4 Jahren von den verschiedenen Ministern der öffentlichen Arbeiten gefassten Beschlüsse, neue Ausgaben nur mit Vorsicht und in dem Maasse zu übernehmen, dass der

Mehrwerth der Einnahmen fähig ist, die Jahresbeträge, deren Höhe jährlich durch den Bau und die Eröffnung neuer Linien gesteigert wird, sicher zu stellen. Man gebe 80 000 000 Frcs. aus; das ist vollkommen genügend, das ist vielleicht sogar übertrieben. Aber indem man diese Summe ausgibt, werden die Werkplätze nicht feiern, der Bau wird schneller vorwärts schreiten; die Theilbetriebsrechnungen werden sicht nicht verewigen und der Plan von 1879 wird, wenn auch erst in einem Jahrzehnt, verwirklicht werden. Thatsächlich aber umfassen die auf Grund des Finanzgesetzes begonnenen oder fortgesetzten Arbeiten im ganzen 2 490 km, für welche die Verwaltung eine Ausgabe von 364 000 000 Frcs. veranschlagt hat. Andererseits erfordern die Verträge mit der Westbahn über die Verdoppelung der Geleise des Küstenlands und der Bretagne, die Linie Epône-Paris-Grignon und Issy-Viroflay eine neue Ausgabe von 103 000 000 Frcs. Auf 467 000 000 Frcs. beziffern sich also die in einigen Jahren auszuführenden Ausgaben und wenn man die allgemeinen Unkosten hinzufügt, so ist man nicht mehr weit von 500 000 000 Frcs. Die für die jährlichen Bedürfnisse in den Haushalt eingestellten 80 000 000 Frcs. werden nicht mehr genügen, um die aus solchen Ausgaben erwachsenden Lasten zu decken. Der Berichterstatter bedauert es; er wünscht wohl, dass man baue, aber man beginne nur mit den Linien, denen ein ernstlicher Verkehr in Aussicht steht. Man berücksichtige in entsprechendem Maasse die Opfer, welche sich die zu bedienende Bevölkerung auferlegt. Beispielsweise erreicht für die Linie Saint Méen-Loudéac, welche nur 100 000 Frcs. für 1 km kostet, der Beitrag der durchzogenen Ortschaften 800 000 Frcs.; ihre Aufnahme ist also vollständig gerechtfertigt. Dagegen wäre die Linie Felletin-Ussel, deren Verkehr nur sehr schwach zu werden verspricht und für welche sich die Bevölkerung nur unbedeutende Opfer auferlegt hat, sowie die Linie Bergonce-Auch, die beinahe 25 000 000 Frcs. kosten soll, nicht unter den in Angriff zu nehmenden Bauten zu erhalten.

Bezüglich der Zinsengewähr vergleicht der Berichterstatter die Ergebnisse der 3 letzten Jahre und zeigt durch Vergleichung der Ziffern, welche Fortschritte von den grossen Netzen auf dem Wege der Ersparnisse erzielt sind. Während sich das Netz um neue Linien, die eine Last für den Betrieb waren, vermehrt hat, gingen die Ausgaben zurück; gleichwohl stiegen aber die Einnahmen. Der Aufforderung der öffentlichen Gewalten entsprechend, haben sich die Gesellschaften an Eifer überboten, so weit es irgend möglich war, die Bedingungen des Betriebes zu verbessern. Von 97 Millionen im Jahre 1893, von 77 Millionen im Jahre 1894 ist die vom Staate zu deckende Zinsengewähr im Jahre 1895 auf 51 Millionen gefallen; das ist in 2 Jahren eine Ersparniss von 46 Millionen. Die Aussichten für 1896 lassen vermuthen, dass diese Ersparniss sich noch um 5 oder 6 Millionen vermehren wird. Wie hat sich dieser plötzliche Aufschwung im Betriebe der grossen Netze vollzogen? Am einfachsten von der Welt. Die Gesellschaften sind auf die Empfehlung von Leuten, deren gute Absichten für ihre Interessen sie kannten, mit Anstand auf die überzeugende Aufforderung eingegangen. Ein Meinungsaustausch entspann sich, die verständigsten Gutachten wurden abgegeben und gehört, dann machte man sich gemeinschaftlich ans Werk mit dem Wunsche, zu einem Ergebniss zu gelangen. Dort wo man die Möglichkeit beobachtet hatte, einen starken Verkehr herbeizuführen, hat man die Tarife ermässigt, um die Waaren anzulocken (Weintarif, Apfeltarif). Anderwärts auf den kleinen Linien mit schwachem Verkehr, wo die Züge leer liefen, hat man Züge eingehen lassen und Ersparnisse an Zugkilometern erzielt. Eine bessere Vertheilung der Arbeit der Beamten hat an anderen Orten gestattet, Ersparnisse an Beamtengehältern zu erzielen.

Es versteht sich von selbst, dass die reichen Ernten nicht ohne Einfluss auf die Verbesserung der Einnahmen gewesen sind; aber einer Verkehrsvermehrung müsste vernünftigerweise eine Ausgabenvermehrung entsprechen. Das aber ist gerade vermieden worden; die Ausgaben haben sich sogar vermindert. Noch kann man allerdings nicht sagen, dass der Plan der zu erzielenden Ersparnisse schon vollkommen durchgeführt ist. Ein so verwickeltes Triebwerk wie die Verwaltung eines grossen Eisenbahnnetzes lässt sich nicht im Handumdrehen umwandeln; aber man muss den von dem bedauernswerthen Burdeau in der Begründung des Haushalts für 1895 empfohlenen Gedanken der Neuordnung fortsetzen. Die in diesem Plane vorgesehene Neuordnung der Nebengebühren lässt noch auf sich warten; sie ist noch immer in Berathung. Die durch Beseitigung der Einfriedigungen zu erzielende Ersparniss dort, wo die Beseitigung keine Gefahr bietet, wird sich erst in einem längeren Zeitraum fühlbar machen; endlich ist die Ermässigung der Verwaltungsausgaben kaum anders möglich als durch Beseitigung von Stellen infolge von Versetzung in den Ruhestand oder Tod. Aber von allen zu lösenden Aufgaben ist die schwierigste diejenige, welche die Ruhegehaltskassen der angestellten Beamten betrifft. Das beständige Sinken des Zinsfusses zwingt die Gesellschaften zu maasslosen Opfern, besonders wenn man bedenkt, dass ihnen das Gesetz vom 27. Dezember 1895 die Anlage ihrer Rücklage in Grundbesitz verbietet. Im Jahre 1885 verwendeten sie auf die Ausstattung der Ruhegehaltskassen 14 Millionen; im Jahre 1895 erreichten ihre von Jahr zu Jahr steigenden Opfer beinahe 38 Millionen. Man darf nicht vergessen, dass darin einer der Gründe für die Vermehrung der Zinsengewähr zu suchen ist.

Kurz, so schliesst der Berichterstatter, die allgemeinen Ergebnisse sowie die eingehende Prüfung der in den letzten Jahren aufgetauchten Fragen zeigen, dass die 1894 abgegebenen Erklärungen, betreffend die zur Hemmung der steigenden Zinsengewähr zu treffenden Maassnahmen, kein todter Buchstabe geblieben sind. Der Leiter der öffentlichen Arbeiten des Ministeriums, in dessen Namen sie abgegeben wurden, sowie sein Nachfolger haben sich ernstlich damit beschäftigt, die Zinsengewähr zu ermässigen und ihre Bemühungen sind von Erfolg gekrönt worden. Eine Ermässigung um 46 Millionen ist in 2 Jahren bezüglich der Inanspruchnahme der Zinsengewähr erzielt worden und zugleich haben sich die in der Theilbetriebsrechnung kapitalisirten Fehlbeträge um 3 Millionen vermindert; das ist ein lehrreiches Ergebniss.

Von 1891 bis 1893 war unter einer Verwaltung, deren Thatkraft bei Ausübung der Staatsrechte gegenüber den Gesellschaften man viel gerühmt hat, die Zinsengewähr von 57 auf 106 Millionen gestiegen. Man muss anerkennen, dass diese Vermehrung zum Theil durch die Maassnahmen zur Beseitigung der Theilbetriebsrechnungen veranlasst wurde, aber sie hatte auch in bedeutendem Maasse ihren Grund in der übertriebenen Steigerung der Ausgaben. Unter der Einwirkung einer Verwaltung, welche ihre Gegner oft angeklagt haben, den grossen Gesellschaften völlig ergeben zu sein und die Interessen des Staatsschatzes durch ihre Gefälligkeiten preiszugeben, sind die vom Staate verlangten Zinsvorschüsse unter 60 Millionen ermässigt worden. Es wäre ohne Zweifel ein ernster Irrthum, wenn man der Regierungsthätigkeit allein einen Fortschritt zuschreiben wollte, der sich zum grössten Theil durch gute Ernten und eine befriedigendere gewerbliche Lage erklärt. Aber die ministerielle Einwirkung ist keineswegs ohne Einfluss auf Maassnahmen gewesen, die wie der Flachstarif den Gesellschaften geholfen haben, von dieser Verbesserung Nutzen zu ziehen, und besonders auf Maassnahmen, welche die Ermässigung der Ausgaben der gewährleisteten Netze gestattet haben; denn diese wurden trotz der Verkehrssteigerung, die einer Einnahmevermehrung von 47 Millionen entspricht, und trotz der Zunahme der Betriebslänge um 367 km um 4 Millionen herabgedrückt. Indem man im Einvernehmen mit den Gesellschaften alle Maassnahmen untersuchte, die geeignet waren, die Lage zu verbessern, anstatt an sie kostspielige Vorschriften zu richten; indem man ihnen gegenüber, wenn ihre Interessen mit denen des Staates im Einklang waren, eine ebenso entgegenkommende Haltung einnahm, wie feste, wenn diese Interessen sich widersprachen, haben diese so glücklichen Ergebnisse erzielt werden können.

Kr.

Aus Nordamerika.

Vorschläge zur Vereinheitlichung der Tarife.

Ein Ausschuss der Staatseisenbahn-Kommission, die alljährlich im Mai in Washington zusammenkommt, hat sich mit der Frage gleichmässiger Tarifirung befasst und ein Rundschreiben an die Eisenbahnen des Landes erlassen, in dem er sie zur Annahme eines gleichmässigen Tarifsystems auffordert. Die „Railroad Gazette“ bekämpft die Bestrebungen des Ausschusses auf das Heftigste, die, wie er meint, zur Zeit lediglich auf Verschwendung von Papier und Tinte hinauslaufen. Bei 95 % aller zu befördernden Güter, die verschieden klassifizirt sind, müsse jeder Versuch, durch Ausschussberathungen oder in anderer Weise eine gleichmässige Tarifirung herbeizuführen, im Sande verlaufen. Eisenbahnen, die hohe Frachtsätze haben, würden sich einer Ermässigung widersetzen und gegen eine Erhöhung niedriger Frachtsätze würden die Verfrachter, die in deren Genuss sind, Widerspruch erheben. Ueberhaupt sei es unbillig, noch eine weitergehende Herabsetzung der Frachtsätze zu fordern, denn die Eisenbahnen, wenigstens die, welche auf lange Strecken befördern, und diese würden hauptsächlich von der Vereinheitlichung getroffen, hätten bereits so niedrige Frachtsätze, dass sie nur wenig profitiren können. Die Einwände der Verfrachter selbst gegen etwaige Erhöhungen müssten gehört werden, weil die Pflege ihrer Interessen nicht ausser Acht gelassen werden dürfe. Wenn einzelne meinen, dass die Tarife zur Verminderung des Schreibwerks und zur Vereinfachung der Frachtberechnungen einer Vereinfachung bedürften, so handle es sich nur um akademische Erörterungen. Die durch das Bundes-Verkehrsgesetz von 1887 herbeigeführte grössere Einheitlichkeit in den Tarifen habe bereits eine zu grosse Zahl von Frachtermässigungen gebracht, auf denen man heute nicht weiter bestehen könne. Während der vergangenen 8 Jahre sind die Fracht-

sätze wesentlich gefallen, und man ist allgemein davon überzeugt, dass sie heute thatsächlich so niedrig sind, wie sie nur sein können. Man solle mehr Gewicht auf unveränderliche Beibehaltung, als auf weitere Herabsetzung derselben legen. Und im übrigen können die Schwierigkeiten, die die Leiter der ins Leben getretenen Verkehrsvereinigung bei ihrem Versuch gefunden haben, mehr System in die Frachtsätze zu bringen, indem sie vom 1. April d. J. ab eine grosse Zahl unnöthiger Ausnahmetarife in Wegfall bringen, als ein gutes Beispiel dienen, um die Schwierigkeiten, die sich jedem Versuch einer Tarifänderung entgegenstellen, zu beleuchten.

Schnellverkehr in Newyork.

Der Oberingenieur des Schnellverkehrs-Ausschusses in Newyork hat dem Ausschuss weitere Pläne für eine neue Schnellverkehrs-Linie unterbreitet; damit ist die Zahl der im Laufe der Zeit vorgeschlagenen Linien um eine vermehrt, ohne dass ein Ende der Vorschläge abzusehen wäre. Die neue Linie, welche nicht unmittelbar an der Battery beginnt, folgt der Elmstrasse, weiterhin der 4. Avenue, biegt in die 110. Strasse ein, folgt dann der Lenoxavenue, um sich jenseits des Harlemflusses weiter fortzusetzen, während in der 4. Avenue eine Abzweigung durch die 42. Strasse nach dem Broadway geplant ist, die diesem folgend, sich etwa bis zur 185. Strasse den Grand Boulevard entlang zieht. Auf diese Weise ist der untere Broadway von neuen Verkehrsadern in Gestalt von Hochbahnen frei gelassen.

Der Entwurf, den der Ausschuss zuletzt vorschlug, scheiterte an den Kosten und dem Ausschuss lag ob, eine Linie zu wählen, die auch noch innerhalb der Grenzen der aufwendbaren Geldmittel ihrem Zweck gut dienen könnte. Die neue Linie läuft dem Broadway zunächst in der Elmstrasse etwa 125 m parallel. Diese Entfernung kann zu Fuss in 1½ Minute durchmessen werden. Es scheint fraglich, ob diese kurze Entfernung jemand von der Benutzung der Bahn abhalten wird. Die neue Linie würde dem Broadway jedenfalls näher liegen als irgend eine der bestehenden Hochbahnen. Der Broadwayabschnitt der Linie steht im Wettbewerb mit der Kabelbahn, und diese wird den Verkehr kürzerer Strecken insoweit an sich ziehen, als sie dem Reisenden die Annehmlichkeit bietet, gleich an der nächsten Strassenecke in einen bereit stehenden Wagen einsteigen zu können. Wer aber eine Station aufsucht, wird auch den um 1½ Minute vergrösserten Weg nicht scheuen. Welcher Verkehr durch den gewählten Umweg der neuen Linie verloren geht, kann man im übrigen nur muthmaassen. Es wird bemängelt, dass der Ausgangspunkt der Bahn zu weit nördlich liegt, da gerade jenseits des General-Postgebäudes, wo der Endpunkt der Bahn angenommen ist, sich ein ausserordentlicher täglicher Verkehr abspielt, der der Bahn verloren gehen muss. Der Aufsteller des Entwurfs, Oberingenieur Parsons, erkennt dies auch an, aber man hatte ihm für die Ausarbeitung bestimmte Vorschriften gegeben. Er will lieber auf die nördliche Fortsetzung, als auf das seitliche Anfangsglied verzichten. Man hat Werth darauf gelegt, die neue Linie den bestehenden gut anzupassen. So kann die Oberflächenbahn, die von der 135. Strasse nach Jonkers gebaut werden soll, als eine ihrer Zufuhradern angesehen werden. Weiter bietet besonderes Interesse der Vorschlag, den Theil der neuen Linie von der 110. Strasse nordwärts über Privateigenthum zu führen, dessen Benutzung wenig kostet. Im grossen und ganzen ist darauf geachtet worden, dass bei der neuen Linie Wettbewerb mit vorhandenen Linien so weit wie möglich vermieden wird. Bei den früheren Entwürfen soll dieser Gesichtspunkt nicht genügend gewürdigt worden sein. Doch hat dieser Gesichtspunkt überhaupt nur ein vorübergehendes Interesse, da man die künftigen Absichten der Manhattangesellschaft nicht wissen kann. In dieser Beziehung bringt der neue Entwurf nur den guten Glauben an die Verkehrspolitik dieser Gesellschaft zum Ausdruck.

Perkin'scher Wasserkessel für Lokomotiven.

Auf der Chicago, Milwaukee und St. Louis Eisenbahn befindet sich eine Güterzuglokomotive — die dritte, welche in dieser Art erbaut ist —, bei der nicht Heizröhren gewöhnlicher Art, sondern Wasserröhren angewendet sind, die den Feuerzug quer durchsetzen, und zwar in Bündeln abwechselnd, welche von oben nach unten, von links unten nach rechts oben und von links oben nach rechts unten sich erstrecken. Die erste Maschine dieser Art ist 3 Jahre, die zweite 21 Monate im Dienst gewesen. Eine andere Lokomotive dieser Art befindet sich auf der Chicago und Südwestbahn etwa 6 Monate im Verkehr, ohne dass sich bisher Undichtigkeiten der Röhren gezeigt hätten. Im allgemeinen leiden alle Lokomotiven auf den in Betracht kommenden Strecken stark durch das schlechte Wasser. In Bezug auf den Verbrauch an Feuerungsmaterial sollen die neuen Lokomotiven sparsam sein. Die zweite Maschine der bezeichneten Bauart wies gegenüber der ersten insofern eine Verbesserung auf, als die Zahl der Wasserröhren vermehrt worden war. Die dritte Maschine ist noch besser; sie hat 173 Wasserröhren mehr als die erste.

Die neue Maschine hat 429 aufrechte und 133 schräg liegende Röhren, zusammen 562. Die Röhren haben 5 cm Durchmesser. Die Heizfläche derartiger Kessel ist sehr bedeutend. Zu Gunsten der neuen Kesselart wird nicht allein angeführt, dass sie sparsam im Kohlenverbrauch sind, es heisst, dass die Lokomotive keine Funken wirft, keine Undichtigkeiten durch Ausdehnung und Zusammenziehung der Kesseltheile entstehen, dass guter Wasserumlauf stattfindet, infolge dessen die Röhren rein bleiben und sich die Ablagerungen in Gestalt weichen Schmutzes an der Sohle des äusseren Kesselrohres ablagern, wo dieser leicht abgewaschen werden kann. Die neue Einrichtung kann in bestehende Kessel in kürzerer Zeit eingebaut werden, als eine Reparatur Zeit in Anspruch nimmt.

Bücherschau.

„Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen." Zeitschrift für Eisenbahnrecht, herausgegeben von Regierungsrath Dr. G. Eger. XIII. Band, 2. Heft. Breslau 1896. J. U. Kern's Verlag.

Das Januarheft bringt 58 Entscheidungen. Aus deren allgemein interessantem Inhalte sind folgende Rechtssätze mittheilenswerth:

1. Im Sinne des § 230 Abs. 2 Strafgesetzbuchs strafbare Fahrlässigkeit eines Bauleiters ist nur dann anzunehmen, wenn er sich die besondere Beaufsichtigung des schadenverursachenden Bauwerks vorbehalten oder aber die Aufsicht fahrlässiger Weise einer ungeeigneten Person übertragen hat. Entsch. d. D. Reichsger. v. 2. Dez. 1895 (Nr. 82).

2. Strafbarer Betrugsversuch — §§ 263, 43 St.-G.-B. — liegt schon dann vor, wenn Jemand durch die Angabe, er habe bereits seine Fahrkarte abgegeben, den Beamten über die Nichtabgabe zu täuschen sucht. Die zur Strafbarkeit vorausgesetzte Vermögensbeschädigung ist durch die einfache Zurückbehaltung der Rückfahrtkarte bewirkt und es ist unerheblich, ob diese Karte später nochmals zu einer Rückfahrt benutzt wird oder nicht. Entsch. d. D. Reichsger. v. 21. Jan. 1896 (Nr. 93).

3. Die Schlafwagengesellschaft gilt neben der Eisenbahn als Theilnehmer des Frachtvertrages. Für Beschädigungen des von den Reisenden mitgenommenen Handgepäcks haftet sie daher nicht nach Art. 1952, 1953 Code Nap., sondern wie die Bahn. Entsch. des Pariser Kassationshofes v. 3. Febr. 1896 (Nr. 102).

4. Eine Verletzung durch ein Pferd, welches vor einem Zuge scheute, infolge dieses Scheuens gilt als Betriebsunfall im Sinne des § 1 H.-Pf.-G. Entsch. d. D. Reichsger. v. 21. April 1896 (Nr. 127).

5. Voraussetzung der Einrede eigenen Verschuldens des Verletzten ist stets der Nachweis, dass der Verletzte bei Anwendung der nach Lage der Verhältnisse erforderlichen Vorsicht die Möglichkeit des eingetretenen Unfalls hat voraussehen können. Entsch. d. D. Reichsger. v. 30. April 1896 (Nr. 131).

Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte. 1897. Württembergische Ausgabe. Redaktion: Finanzrath Schall, Mitglied der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

Der 5. Jahrgang dieses Kalenders ist erschienen und es ist bei der zweckmässigen Anordnung und der Reichhaltigkeit des Inhalts nicht daran zu zweifeln, dass er gleich gute Aufnahme finden wird wie seine vier Vorgänger. Der Kalender, der von den Beamten gerne als Nachschlagebuch benutzt wird, enthält wieder manches wissenswerthe Neue. Im ersten Abschnitt wird die Organisation und Verwaltung, im zweiten das Personalwesen mit den Bestimmungen über die Annahme, Prüfung, Ausbildung und Anstellung im Eisenbahndienst, über die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Bediensteten behandelt, auch ist eine Darstellung der Einkommensverhältnisse des Personals gegeben. Der dritte Abschnitt enthält das Etatswesen, der vierte allgemein Interessantes, z. B. die Vorschriften über die Pensionsansprüche der Hinterbliebenen von Beamten, Belehrungen über die erste Hilfe bei Unfällen usw., im fünften Abschnitt sind zahlreiche Uebersichten und Tabellen enthalten.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Königliche Regierungs-Baumeister (für das Hochbaufach) Schramke in Breslau ist zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle eines solchen bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau ernannt worden.

Der Baurath z. D. Gabriel, früher Mitglied des Eisenbahn-Betriebsamts (Hannover-Cassel) in Cassel, ist gestorben.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Der Bezirksingenieur Georg Rabl ist von Eisenstein nach Rosenheim zum Ober-Bahnamt und der Betriebsingenieur Konrad Wagner beim Ober-Bahnamt Rosenheim nach Eisenstein versetzt.

Badische Staatseisenbahnen.

Der Ober-Baurath Hermann Esser bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist unter Verleihung des Titels Baudirektor zum Vorstand der technischen Abtheilung bei dieser Stelle ernannt und der Eisenbahningenieur Friedrich Steinmüller landesherrlich angestellt worden.

Der Baudirektor Theodor Gossweyler, Vorstand der technischen Abtheilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Maschineninspektor Hermann Reinau in Mannheim sind gestorben.

Württembergische Staatsbahnen.

Die Stelle des Vorstands der Montirungsverwaltung der Verkehrsanstalten wurde dem Bahnhofverwalter 1. Klasse, tit. Bahnhofinspektor Kahle in Cannstatt mit den Dienstrechten eines Expeditors unter Verleihung des Titels und Rangs eines Rechnungsraths übertragen. Der Sekretär Stockmayer bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ist mit den Verrichtungen des Vorstands des Tarifbüreaus dieser Generaldirektion betraut worden. Auf die Stelle des ersten Hilfsbeamten bei der Betriebsinspektion Heilbronn mit den Dienstrechten eines Bahnhofverwalters 1. Klasse wurde der Betriebs-Inspektionsassistent Springer in Crailsheim befördert.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Nordostdeutsch - Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1897 tritt für den Verkehr mit den Stationen der Sächsischen Staatsbahnen ein Ausnahmetarif Nr. 12 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Der Frachtberechnung werden die in dem Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen und die in der Allgemeinen Kilometertariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.

Bromberg, den 14. Januar 1897. (140)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Ausnahmetarif 7 für Getreide etc. von Russischen Stationen nach Danzig und Neufahrwasser wird mit Gültigkeit vom 3./15. Januar d. J. der VI. Nachtrag eingeführt. Derselbe kann von den Deutschen Verbandstationen, sowie von der unterzeichneten Verwaltung bezogen werden.

Danzig, am 16. Januar 1897. (141)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eröffnung der Haltestelle Reinswalde für den Eil- und Frachtstückgutverkehr. Am 1. Februar d. J. wird die an der Strecke Sagan - Sommerfeld zwischen Wellersdorf und Benau gelegene Haltestelle Reinswalde, welche gegenwärtig nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient, für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen werden im Gruppentarif II und in den Gruppenwechseltarifen, sowie im Verkehre mit der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn der Frachtberechnung die Entfernungen von Benau mit einem Zuschlage von 4 km oder von Wellersdorf mit einem Zuschlage von 5 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Im Gruppentarif II ist ferner mit sofortiger Gültigkeit die Entfernung Breslau Oderhafen-Saarau auf Seite 100 von 51 km auf 50 km zu berichtigen.

Breslau, den 11. Januar 1897. (142)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 20. d. Mts. treten im Verkehre zwischen Setzdorf und Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.) direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 (Kalk und Kalksteine) in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 16. Januar 1897. (143)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 24. Dezember vorigen Jahres wird veröffentlicht, dass die Frachtsätze für die Beförderung von Holz des Ausnahmetarifs 6b von den Stationen Chotovin, Mattighofen, Vitis und Vöcklabruck der Oesterreichischen Staatsbahnen nach den Stationen Falkenstein und Wülknitz der Sächsischen Staatsbahnen nicht vom 1. sondern erst vom 20. Januar dieses Jahres Gültigkeit haben.

Dresden, am 15. Januar 1897. (144)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg usw. Die Station Tscheljabinsk der Samara - Slatouster Bahn ist mit Gültigkeit von sogleich in die auf Seite 11 bis 14 des Tarifs enthaltene Nachweisung mit den nachstehenden Rubelzuschlägen aufzunehmen:

Es wird erhoben im Verkehr von der Station der	nach den nichtrussischen Stationen der Gruppe*)					
	I	II	III	IV	V	VI
	für 100 kg Rubel					
23. Samara-Slatouster Eisenbahn (Seite 14 des Tarifs)						
Tscheljabinsk .	0,09	0,09	0,12	0,15	0,18	0,21

Bromberg, den 14. Januar 1897. (145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Vom 15. d. Mts. ab tritt im Binnenverkehr der Oberhessischen Bahnen, sowie im Verkehr der letzteren mit den Preussischen Staatsbahnen für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) in vollen Wagenladungen ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des Spezialtarifs III in Kraft.

Giessen, den 9. Januar 1897. (146)
Gr. Direktion.

Main - Neckar - Eisenbahn. In Heidelberg Hauptbhf. und Schwetzingen erfolgt die Zustellung der Benachrichtigungsschreiben mit Wirkung vom 1. März 1897 ab gegen Erhebung der in Ziffer XII des Nebengebührentarifs des Deutschen Eisenbahn - Gütertarifs, Theil I, vorgesehenen Gebühr.

Darmstadt, den 15. Januar 1897. (147)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr Mit sofortiger Gültigkeit tritt ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif D. für die Beförderung von Kartoffelstärke-Fabrikaten (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckerkouleur, Kartoffelmehl) von den Stärkeversandstationen Neudamm und Soldin der Stargard - Cüstriner Eisenbahn nach Stettin zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auf der Grundlage des Rohstofftarifs in Kraft.

Der bisherige Seehafen - Ausnahmetarif D, der allgemein zur Ausfuhr über See gilt, wird am 1. März d. J. aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Stettin, den 15. Januar 1897. (148)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die bisherigen Sätze des Seehafen-Ausnahmetarifs D für Kartoffelstärke-Fabrikate treten im Gruppentarife I sowie in den Gruppen-Wechseltarifen I/II und I/III bereits mit dem 1. März 1897 ausser Kraft. (Vergl. die Bekanntmachung vom 7. Januar 1897.)

Bromberg, den 14. Januar 1897. (149)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 22. d. Mts. treten im Verkehre zwischen Rabstein und Seifhennersdorf Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b (Holz) in der Höhe von je 30 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 14. Januar 1897. (150)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. tritt im oben bezeichneten Verbande für den Verkehr zwischen Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, sowie der Station Kempen der Breslau - Warschauer Eisenbahn und den Stationen der Nebenbahn Hansdorf - Priebus andererseits ein Ausnahmetarif — 12 — für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger enthaltenen Entfernun-

gen und die Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.

Breslau, den 14. Januar 1897. (151)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Februar d. J. gelangt zum Gütertarif Theil II Heft 1 für den obenbezeichneten Verband der III. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält unter anderem neue direkte Frachtsätze für eine grössere Anzahl Deutscher Stationen, neue direkte Frachtsätze für die Rumänischen Stationen Constanta (Küstendje) Hafen, Burdujeni, Hece-Lespezi, Berlad und Chitila, einen neuen Ausnahmetarif (No. 69) für Sämereien aller Art, Abänderungen und Ergänzungen der Artikelverzeichnisse der Ausnahmetarife für Eisen, sperrige Güter, Glas und Glaswaaren, anderweit erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 63 für gesalzene Heringe, Abänderungen und Ergänzungen der Bestimmungen über die Bahnhofsverhältnisse in einzelnen Deutschen Verbandsstationen, Berichtigungen und mehrere andere bereits bekannt gegebene Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs. Die erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 63 für Heringe sowie die weiteren durch die „Berichtigungen" eintretenden Tariferhöhungen erlangen erst mit 1. Mai 1897 Gültigkeit.

Exemplare des Tarifnachtrages sind zum Preise von 0,65 *M.* bei den Verbandsverwaltungen und den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Breslau, den 9. Januar 1897. (152)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Februar 1897 tritt im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande Theil II, Heft 1 und 2 je ein Nachtrag III in Kraft.

Die Nachträge enthalten neue Frachtsätze des Klassentarifs und der Ausnahmetarife, ferner Ermässigungen der Erz- und Schlackentarife (Heft 1) sowie einige neue Ausnahmetarife.

Insoweit Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. März 1897.

Die Nachträge können bei den bekannten Dienststellen kostenlos bezogen werden.

Breslau, den 13. Januar 1897. (153)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. wird die Station Boekelo der Holländischen Bahn mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Enschede in die Hefte A 3, B 3, C 3 und E des Gütertarifs vom 1. April 1895 aufgenommen, worüber das Nähere bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren ist.

Elberfeld, den 11. Januar 1897. (154)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Generalversammlungen.

Ludwigs - Eisenbahngesellschaft. Es wird hiermit bekannt gegeben, dass die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ludwigs - Eisenbahngesellschaft am

Donnerstag, den 4. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes stattfindet.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäss Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, dass die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmässig beschliesst und wird hierbei mitgetheilt, dass die Bilanz, die Betriebsrechnung und 4 Nebenrechnungen sowie der Geschäftsbericht pro 1896 vom 20. Januar d. J. ab im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen.

Ferner wird bekannt gegeben, dass seitens der Generalversammlung über die Bilanz und die bezeichneten 5 Rechnungen sowie über den Etat pro 1897 bezw. über die zu diesen Vorlagen von den Verwaltungskörpern gestellten Anträge Beschlussfassung zu erfolgen hat und die statutenmässige Ersatzwahl für die austretenden Mitglieder des Direktoriums und Gesellschaftsausschusses vorzunehmen ist.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf

Dienstag, den 2. Februar d. J., angesetzt und zwar

Vormittags von 8—12 Uhr im neuen Kassenzimmer zu Fürth, Nachmittags von 2—4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Hierbei wird darauf aufmerksam gemacht, dass die in Vorlage zu bringenden Vollmachten nicht nur unterschrieben, sondern auch gemäss Art. V der Statuten gesiegelt sein müssen und schliesslich noch mitgetheilt, dass der Zeitpunkt, von welchem ab die durch die Generalversammlung festzusetzende Dividende erhoben werden kann, wie üblich sofort nach derselben durch öffentliches Ausschreiben bekannt gegeben wird.

Nürnberg, den 14. Januar 1897. (155)

Das Direktorium.

Ley.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 7. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1 4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. Januar 1897.

Inhalt:

Signale und Sandgeleise.

In Nr. 92 S. 831 Jahrg. 1896 d. Ztg. wird die Deckung von Bahnzügen besprochen, welche infolge von Schneehindernissen der Gefährdung durch Rückanfahrten ausgesetzt sind. Als Mittel zur Sicherung solcher steckengebliebenen Züge wird die Einführung eines besonders lichtstarken Signals und in einer Nachschrift der Redaktion wird ausserdem die Anwendung von Zeitzündern empfohlen. In Nr. 102 S. 927 d. Ztg. wird sodann bemerkt, dass man nicht vergessen dürfe, wie sehr die Sichtbarkeit der Signale durch Schneetreiben beeinträchtigt werde, dass die Signale oft überhaupt gar nicht wahrnehmbar seien und damit die örtliche Orientirung unter Umständen und besonders zur Nachtzeit ganz unmöglich werde. Endlich wird der Rath ertheilt, während Schneetreibens auf Bahnhöfen sich so zu verhalten, als gäbe es keine Stations-Deckungssignale. Es wird damit ausdrücklich zugegeben, dass alle Signale keine ausreichende Sicherung gegen die unzulässige Fortbewegung der Betriebsmittel unter den angegebenen, ungünstigen Umständen bilden. Es bleibt aber hinzuzufügen, dass die gewöhnlichen Sicherungsmittel auch dann ihren Dienst versagen, wenn ein Zug aus irgend einer Ursache den Bremsen nicht gehorcht, infolge Unwirksamwerdens der letzteren, zumal auf starken Gefällen und nach dem Eintritte einer zu grossen Geschwindigkeit.

Die fast täglich in Zeitungen zu findenden Mittheilungen über Zusammenstösse von Zügen beweisen nun, dass solche keineswegs bloss bei Schneetreiben, bei Nacht oder auf starken Rampen stattfinden. Kürzlich wurde z. B. gemeldet: Münster, 3. Januar, die Betriebsinspektion 3 gibt bekannt: „Gestern stiess vor Bahnhof Welver ein einfahrender Güterzug auf einen Rangirzug. Menschen wurden dabei nicht verletzt, der Betrieb zwischen Welver und Soest wurde auf 6 Stunden unterbrochen.“

Wenn nun nach allen Verbesserungen der Signale und der sonstigen Sicherungseinrichtungen deren fernere Vervollkommnung noch immer dringend wünschenswerth erscheint, so wird jeder Sachkundige die fortdauernden Bestrebungen willkommen heissen, welche die Eisenbahningenieure aller Länder und nicht zum mindesten Deutschlands den Maassregeln zur Vorbeugung von Gefahren widmen. Betrachtet man aber diese Maassregeln genauer, so fehlen unter denselben zur Zeit solche, welche es im Falle der Noth Aussenstehenden ermöglichen, einen Zug zum Halten zu bringen und wenn man auf die Einführung solcher Mittel Bedacht zu nehmen Ursache hat, so ist es zweifelsohne das Sicherste, dieselben derart mit den Signalen zu kuppeln, dass jede Fortbewegung über ein Haltsignal hinaus physisch verhindert wird.

Ein solches selbstthätig wirksam zu machendes Mittel ist das vom Einsender vorgeschlagene und noch kürzlich im Organ für die „Fortschritte des Eisenbahnwesens“, Jahrg. 1896 S. 125 besprochene Sandgeleis, deren eines vor dem Bahnhofe Dresden-Neustadt I auf dem starken Gefälle von 1 : 55 im Jahre 1895 zum Aufhalten eines schweren Güterzuges bereits gedient hat. Ungeachtet dieses günstigen Erfolges und der mehrfachen Veröffentlichungen, durch welche Zweck und Einrichtung des Sand-

geleises zu allgemeinerer Kenntniss gekommen sein dürfte — wir erwähnen hier die Zeitschriften: „Civilingenieur", Band XXXIX, „Glaser's Annalen" 1896, „Centralblatt der Bauverwaltung", „Protokolle des Vereins für Eisenbahnkunde" 1896, „Railroad Gazette", 31. Juli 1896 und „Scientific American" 1896, S. 16824 — ist in den Eingangs erwähnten Artikeln der Eisenbahnzeitung unter den Sicherungsmitteln das Sandgeleis nicht namhaft gemacht.

Was ist nun wohl das Hinderniss seiner Einführung, warum wird nicht das Sandgeleis wenigstens probeweise allgemeiner verwandt? Man muss zunächst wohl fragen: „Soll ein Haltsignal die Weiterfahrt unbedingt verbieten oder nicht?" oder „Sind Haltsignale streng zu beachten?" Müssen diese Fragen, wie wir glauben, bejaht werden, so muss es als ein Fortschritt gelten, wenn man dem Befehle des Haltsignals dadurch Beachtung verschafft, dass man den Zug auch ohne Zuthun des Zugpersonals, d. h. ohne Hilfe der Bremsvorrichtungen zum Stehen bringt. Aber wenn man auch ein Ueberfahren des Haltsignals auf eine gewisse Länge gestatten will, die je nach der Weite der Sichtbarkeit des Signals und der Bahnneigung unter Schätzung der normalen Bremswirkung zu beurtheilen sein würde, so kann dieser Absicht sehr wohl Rechnung dadurch getragen werden, dass man zwischen dem Signal und der Sandgeleisweiche, die man wenn man will auch Entgleisungsweiche nennen kann, eine gewisse Entfernung belässt.

Man kann aber auch die Sandgeleisweiche unmittelbar neben dem Signal anlegen und mit diesem kuppeln und gleichwohl das Festfahren im Sandgeleise bei einer begrenzten Ueberschreitung des Signals vermeiden, wenn man die Sandbedeckung erst nach Ueberschreitung der gesetzten Grenze beginnen lässt und nach dem Anhalten durch Bremsen den Zug durch Zurückdrücken aus der Sandweiche wieder hinausbringt. Dass übrigens eine schnelle Reinigung des Sandgeleises durch gänzliche Beseitigung der Sandschicht und damit die alsbaldige Weiterfahrt eines aufgehaltenen Zuges schon unter Verwendung weniger Mannschaften möglich ist, hat die Erfahrung bereits gelehrt, indem der am 21. Dezember 1895 aufgehaltene Güterzug schon nach weniger als einer halben Stunde seine Fahrt fortsetzen konnte, obwohl er in voller Länge im Sandgeleise sich befand.

Fragt man nun „Wo sollten Sandgeleise angelegt werden?" so ist jedenfalls die äusserste Grenze für die Ausdehnung solcher Anlagen die Ausstattung der Strecke jedes Blocksignals mit einem solchen und auch eine so weite Ausdehnung ist auf frequenten Hauptlinien durchaus nicht etwa besonders schwierig, auch würden die Ausführungskosten keineswegs unerschwinglich sein. Allein es liegt auf der Hand, dass auf stark geneigten Geleisen nur für die Bergabfahrt eine Sandgeleisanlage zunächst in Frage kommen muss; sodann kämen die nächsten Blockstrecken vor grossen Bahnhöfen, wo öfter das Anhalten mehrerer Züge nach einander nöthig werden kann, an die Reihe und endlich wären Strecken, welche rascher Schneeverwehung in besonders hohem Maasse ausgesetzt sind, in Betracht zu ziehen, womit wir auf die nächste Veranlassung dieser Mittheilung zurückkommen. Kreuzungen verschiedener Bahnen in gleichem Niveau, wo sie wie z. B. in Amerika noch vorkommen, würden ebenso wie bewegliche Brücken mit Sandgeleisstrecke zu sichern sein und endlich empfehlen sich für Sandgeleisanlagen die stumpfendenden Geleise. Für Kopfstationen hat Herr Regierungsrath Sarre im „Centralblatt der Bauverwaltung" vom 31. Oktober 1896 bereits eine selbstregulirende Einrichtung in Vorschlag gebracht, um das Stellen einer Weiche auf das Sandgeleis im Falle des Bestehens einer zu grossen Ankunftsgeschwindigkeit, deren Vernichtung durch die Bremsen nicht zu erwarten ist, zu sichern. Dass bei sehr grosser Fahrgeschwindigkeit zum Aufhalten eines Zuges Buffer irgend welcher Art nicht genügende Sicherheit gegen schwere Unglücksfälle bieten, dass entweder — wie gewöhnlich — die Prellböcke zerstört werden — wie z. B. auf dem Bahnhof Montparnasse — oder aber der Zug sich stauchen muss, ist bei dem kurzen Widerstandswege, den die Prellböcke aufweisen, ohne weiteres klar.

Es mag schliesslich noch bemerkt werden, dass auch zum Aufhalten entlaufener Wagen u. a. auf dem Rangirbahnhofe Dresden-Friedrichstadt Sandgeleise mit gutem Erfolge seit mehreren Jahren gedient haben und dass dieselben hier in ihrer Wirkung jederzeit beobachtet werden können, was den Herren Fachgenossen hiermit anheimgestellt wird.

Dresden, im Januar 1897. Köpcke.

Die Deckung von Zügen bei Schneehindernissen auf offener Strecke.

I.

Ein Fachmann schreibt uns, auf die Mittheilung Bezug nehmend, welche unter obigem Stichwort in Nr. 92, S. 831, Jahrgang 1896 d. Ztg. erschien, folgendes:

„Die im erwähnten Artikel behandelte Frage hat derzeit bereits ihre Beantwortung durch eine Herrn Dr. Faragó in Budapest vor kurzer Zeit in Oesterreich-Ungarn patentirte Vorrichtung im vollsten Maasse gefunden, bei deren Benutzung ein auf offener Strecke verkehrender Bahnzug selbstthätig blockirt und deblockirt wird. Es sei z. B. *A B* eine Bahnlinie von beliebiger Krümmung, so sind nach Dr. Faragó an gewissen Punkten der Strecke, welche dem Bedarf nach zweckmässig gewählt werden, elektrische Kontaktpunkte angebracht, z. B. in den Punkten *c*, *d*, *e*. Sobald nun ein von *A* nach *B* fahrender Zug an dem Punkte *c* angelangt ist, wird dort durch eine an der Lokomotive angebrachte Druckrolle ein elektrischer Strominduktor in Bewegung gesetzt und dadurch ein elektrischer Strom erzeugt, der bei *c* und *d* ein elektrisches Deckungssignal auf Halt stellt. Beim Punkte *d* angelangt, wird durch Ingangbringen des sich dort befindenden Strominduktors das Haltsignal bei *c* auf freie Fahrt, hingegen bei *e* ein Deckungssignal auf Halt gestellt. Ist eine Strecke fortlaufend an gewissen Punkten mit solchen Strominduktoren und Deckungssignalen versehen, so befindet sich der Zug immerfort auf einer nach vor- und rückwärts blockirten Bahnstrecke und ein Zusammenstoss von Zügen kann bei Beachtung der Deckungssignale nicht stattfinden.

Sehr einfach stellt sich die Anwendung dieser Vorrichtung in dem hier in Betracht kommenden Falle, da hier nicht die Ausrüstung der ganzen Strecke, sondern nur an den den Schneeverwehungen besonders ausgesetzten Stellen mit Deckungssignalen nöthig ist. Diese Stellen kennt man meist genau; ihre Länge ist in der Regel unveränderlich. Es ist nur nöthig, vor und hinter dem Schneehinderniss in einer Entfernung, welche genügt, einen schnellfahrenden Zug noch vor dem Hinderniss zum Stehen zu bringen, Strominduktoren und Deckungssignale schon so frühzeitig, etwa im Herbste, aufzustellen, dass das Zugpersonal die Stellen, wo die Signale stehen, genau kennt, wenn Schneeverwehungen zu erwarten sind. Die Punkte können immer so gewählt werden, dass sie gegen den Wind geschützt sind und bei Schneestürmen nicht versagen. Unter Umständen können die Standpunkte für die Signale unmittelbar an Wärterhäusern gewählt werden, in welchem Falle die Deckungungssignale unter fortwährender Aufsicht stehen.

Tritt, wenn die Induktoren und Deckungssignale vor und hinter einem Schneehinderniss aufgestellt sind, eine solche Schneeverwehung ein, dass eine Lokomotive mit einem Schneepflug dem Zuge vorausgeschickt wird, so stellt die Lokomotive des Schneepfluges beide Signale auf Halt, die auf Halt gestellt bleiben, bis der Schneepflugzug das Hinderniss bereits überwunden und den Standort des zweiten Signales erreicht hat, erst dann werden die Deckungssignale selbstthätig auf freie Fahrt zurückgestellt.

Die Gefahr von Zugzusammenstössen bei Schneehindernissen ist bei gehöriger Obacht auf die Stellung der Deckungssignale vollkommen ausgeschlossen. Diese ist selbst bei stärkstem Schneesturm auch dann ohne Schwierigkeiten auszuüben, wenn die Signale nicht beleuchtet sind, da ihr Standort schon eine geraume Zeit vor Eintreten der Schneehindernisse dem Personal vollkommen bekannt gegeben wird."

Der Einsender will hiernach das namentlich aus Amerika bekannte selbstthätige Block- und Signalsystem vorübergehend in der geeigneten Weise zur Deckung der Schneeeinschnitte verwenden. Der Gesichtspunkt könnte auf Bahnen, die einmal mit selbstthätiger Blockeinrichtung ausgerüstet werden sollen, für die Stellung der Signale mit ins Gewicht fallen; auf Bahnen, die unser gewöhnliches Blocksystem haben, würde man sich vielleicht überlegen, ob man nicht lieber, etwa unter Beachtung

der Thatsache, dass man auf einem und demselben Draht telegraphiren und telephoniren kann, in geeignet scheinenden Fällen vorübergehende Meldungen veranlassen wollte, statt das System mit dem selbstthätigen zeitweise zu verquicken. Das Zutrauen zu solchen automatischen Einrichtungen war im allgemeinen schon bei dem blossen Gedanken etwas herabgestimmt, dass es sich um Fälle handle, wo ein Versagen unbedingt ausgeschlossen sein muss, wo die geringste Unregelmässigkeit die verhängnissvollsten Folgen nach sich ziehen kann. D. Red.

II.

Als weiteren Beitrag zu dieser Frage erhalten wir von dem Oberingenieur der Kaschau-Oderberger Bahn Herrn Robert Eder die folgende Mittheilung, bei der auch die in der Nachschrift in Nr. 92 auf S. 832 Jahrg. 1896 d. Ztg. diesseits gegebene Anregung durchklingt.

Herr Eder schreibt aus seiner zwölfjährigen Erfahrung, die er beim Betriebe der am Fusse der Tátra gelegenen, mit 16‰ Steigungen versehenen Gebirgsstrecke der Kaschau-Oderberger Bahn gesammelt hat, folgendes:

„Der Verkehr der Züge bei Schneestürmen zur Nachtzeit ist ein Kapitel, dem in Eisenbahnkreisen selbst viel zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird. Signalmittel wie Handlaternen, Pechfackeln — selbst in Gluthpfannen entfachte Holzfeuer verlöschen bei stärkeren Schneestürmen und werden in der Regel von entgegenfahrenden oder nachkommenden Zügen übersehen —, Petarden sind ganz unverlässlich. Hier gibt es nur ein Mittel — verlässliche und erprobte Begleiter der Schneefahrten. Es ist bei solchen Fahrten — sei es Schneepflug oder Zugfahrt, wenn einmal von der Strecke das Signal gekommen, dass Verwehungen stattgefunden haben, unbedingt nothwendig, dass Organe der Bahnerhaltung und des Zugförderungsdienstes — womöglich selbst die Chefs der Heizhäuser — solche begleiten. Eine Disposition an Ort und Stelle ist stets rascher und zweckentsprechender als ein umständliches Depeschiren von solchen Organen, die mit den Streckenverhältnissen nicht vertraut sind. Ausserdem ist es nothwendig, dass Lokomotiven, welche zu solchen Fahrten verwendet werden, mit zwei Apparaten ausgerüstet sind 1. einem Streckenindikator, das ist ein Apparat, der dem Maschinenführer fortwährend genau anzeigt, auf welchem Punkte er sich befindet, wie weit er von der nächsten Station entfernt ist, wo er einen Wegübergang, ein Wächterhaus, eine Brücke, eine Kreuzung usw. passiren wird, wo Steigungen und Gefälle anfangen, wo Terrainneigungen kommen, kurzum es muss ihm ein Apparat zur Verfügung gestellt werden, der ihm ohne weitere Inanspruchnahme seiner Person alle die Aufklärungen gibt, die sich der Führer auf der Strecke erst nach jahrelanger Dienstleistung verschafft hat, da selbst einem mit der Strecke ganz vertrauten Führer die Leitung der Maschine bei Nacht, Nebel und Schneesturm mit einer gewissen Unsicherheit verbunden ist. Ein solcher Apparat wurde von dem Berichterstatter konstruirt; derselbe ist in Oesterreich-Ungarn bereits ausprobirt worden. Er hat tadellos funktionirt und allen an ihn gestellten Anforderungen entsprochen.

Der zweite Apparat ist ein Feldtelephon, welches durch Anschluss an die Telegraphenleitung ein Sprechen mit den Stationen ermöglicht.

Schneepflugfahrten sollten unter den heutigen Verhältnissen nur mit diesen Apparaten ausgerüsteten Lokomotiven gestattet werden, denn sonst ist eine solche Fahrt nur ein Fahren auf gut Glück in die finstere Nacht.

Ganz unzweckmässig ist das Begleiten solcher Fahrten von in der Regel noch jungen unerfahrenen Verkehrsorganen; Glockensignale muss jeder beim exekutiven Dienst angestellte Beamte jedes Dienstzweiges geben können, Schneepflugfahrten sind ohnedies nur Fahrten von Station zu Station, daher den diese leitenden technischen Organen durchaus das Dispositionsrecht allein zustehen muss.

In Nr. 102 S. 927 Jahrg. 1896 d. Ztg. ist u. a. die sehr zweckmässige Idee angeregt, den kontinuirlichen Verkehr von Lastzügen mit geringerer Belastung aufrecht zu erhalten, dem ich nur beifügen möchte, eventuell mit 2 Lokomotiven. Die Erfahrungen auf Strecken, auf denen in jedem Winter starke Schneeverwehungen stattfinden und wo Einschnitte bis zu 10 m Höhe innerhalb weniger Stunden verschneien, haben gelehrt, dass bis zu einer gewissen Höhe Schneewehen durch 2 Lokomotiven ebenso leicht genommen werden, wie mit einem Schneepfluge und dass eine so durchfahrene Schneewehe viel weniger Widerstand einem kurz darauf nachfolgenden Zuge leistet. Statt Schneepflügen können auch 2 mit den Tendern aneinander gekuppelte Maschinen genommen werden, welche eine frische Schneewehe bis zu einer Höhe von 1,5 m nehmen, wobei bei einem Festfahren der ersten Lokomotive diese durch die rückwärtige leichter herausgezogen werden kann.

Immer wird es Fälle geben, wo Einschnitte durch Ausschaufeln frei gemacht werden können, wenn die Böschungen beiderseits keinen Raum lassen, um den Schnee zu entfernen, also beim Durchfahren mit dem Schneepfluge der Schnee hinter demselben wieder in das Geleise zurückfällt.

Unter allen Umständen sollte festgehalten werden, dass, so lange ein Schneepflug auf der Strecke ist, weder ein Zug noch eine Maschine (wie häufig der Fall ist, wenn ein Schneepflug zu lange ausbleibt und die Station ungeduldig wird) nach- oder entgegengeschickt wird, bis nicht hierüber eine unzweideutige mündliche oder schriftliche Verständigung erfolgt ist. Jede Station muss für die Einfahrt eines Schneepfluges ein bestimmtes Geleise — und zwar stets dasselbe — haben, welches unter allen Umständen frei gehalten werden muss. So lange die Einfahrt eines Schneepfluges überhaupt im Bereiche der Möglichkeit liegt, müssen die Wechsel stets auf dieses Geleise gestellt sein.

Nur bei solchen Vorsichtsmaassregeln wird der Verkehr bei Schneeverwehungen ein möglichst gesicherter sein."

Die Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1896.

Das Deutsche Eisenbahnnetz hat im Jahre 1896 durch Eröffnung neuer Linien einen Zuwachs von über 1 400 km (gegen rund 1750 km im Vorjahre) erfahren, von denen rund 500 km den Bestimmungen des Preussischen Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 unterliegen. Die Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues, welche durch das Kleinbahngesetz eine von Jahr zu Jahr sich steigernde Anregung erhalten hat, ist anscheinend durch die ungünstige Witterung des verflossenen Sommers nicht unbeeinflusst geblieben.

Die einzelnen Verwaltungen nahmen, soweit uns bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Bayerischen Staatseisenbahnen:
   - am 16. Mai die Strecke Bogen-Steinburg (Theilstrecke der Lokalbahn Straubing-Konzell) . . . . 9,99 km
   - „ 3. August die Lokalbahn Bodenwöhr-Neunburg v. W. . . . . 10,69 „
   - „ 15. August die Lokalbahn Bayreuth-Warmensteinach . . . . 22,93 „
   - „ 1. Oktober die Verbindungsstrecke Geiselhöring-Radldorf*) . . . . 7,64 „
   - „ 26. Oktober die Strecke Ebern-Maroldsweisach (Theilstrecke der Lokalbahn Breitengüssbach-Maroldsweisach) . . 15,49 „
   - „ 5. Dezember die Strecke Steinburg-Konzell (Reststrecke der Lokalbahn Straubing-Konzell) . . . . 14,50 „
   - „ 28. Dezember die Strecke Neuenmarkt-Wirsberg-Berneck (Theilstrecke der Lokalbahn Neuenmarkt-Goldmühl) . . . 10,91 „
   - zusammen 92,15 km
2. Die Hessische Ludwigsbahn:
   - am 1. Oktober die von der Grossherzoglich Hessischen Regierung erbauten Nebenbahnen Bodenheim-Alzey . . . . 30,9 km
   - und Reinheim-Dieburg-Offenbach . . . . 39,6 „
   - zusammen 70,5 km
3. Die Oberhessischen Eisenbahnen:
   - am 1. August die an die Hauptbahnlinie Giessen-Fulda in Grünberg anschliessende Nebenbahn Grünberg-Londorf . . 12,70 km
4. Die Oldenburgischen Staatseisenbahnen:
   - am 1. April die Strecke Zetel-Neuenburg (Old.) . . . . 4,37 km
   - „ 1. Mai die Nebenbahn Oldenburg-Brake (Old.) . . . . 31,88 „
   - zusammen 36,25 km
5. Die Pfälzischen Eisenbahnen:
   - am 27. Oktober die Theilstrecke Lauterecken-Odernheim der Nebenbahn Lauterecken-Staudernheim (Untere Glanthalbahn) . . . . 19,326 km
6. Die Preussischen Staatseisenbahnen, und zwar:
   - a) im Direktionsbezirk Altona:
     - am 1. Mai die Strecke Wittenburg-Zarrentin (Theilstrecke der Linie Hagenow-Oldesloe) . . . . 12,00 km

*) Die Verbindungsstrecken Geiselhöring-Straubing (15,579 km) und Geiselhöring-Sünching (9,037 km) sind gleichzeitig ausser Betrieb gesetzt worden.

b) im Direktionsbezirk Berlin:
am 8. Juni die Anschlussstrecke Niederschöneweide-Johannisthal-Rixdorf (für den Güterverkehr) . . 5,27 km

c) im Direktionsbezirk Breslau*):
am 15. Februar die Strecke Schönau a. d. Katzbach-Ober-Kauffung (Theilstrecke der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf) . . . . 9,76 km
„ 1. Mai die Breslauer Umgehungsbahn . . . . 12,32 „
„ 15. Mai die Strecke Neudorf a. Gr.-Hermsdorf-Bad (Reststrecke der Nebenbahn Goldberg-Löwenberg in Schlesien) . . . . 12,18 „
und die Nebenbahn Lauban-Marklissa . . . . 10,79 „
„ 15. August die Strecke Ober-Kauffung-Merzdorf (Reststrecke der Nebenbahn Goldberg-Merzdorf) . . . 14,52 „
„ 1. September die Strecke Sorau-Benau (Reststrecke der Nebenbahn Sorau-Benau-Christianstadt) . . . . . 12,70 „
„ 15. Oktober die Nebenbahn Jauer-Rohnstock . . . . 14,36 „
zusammen 86,63 km

d) im Direktionsbezirk Bromberg:
am 1. Oktober die Nebenbahnstrecke Rogasen-Dratzig (Kreuz) . . . . . 68,23 km

e) im Direktionsbezirk Cassel:
am 15. Dezember die Strecke Volkmarsen - Wolfhagen (Theilstrecke der Linie Cassel-Volkmarsen) . 10,87 km

f) im Direktionsbezirk Danzig:
am 1. November die Strecke Gramenz-Bublitz . . . . 20,10 km

g) im Direktionsbezirk Elberfeld:
am 1. April bezw. 1. Mai die Verbindungsbahn Vohwinkel - Elberfeld-Varresbeck . . . . 3,60 km
„ 15. Juli die Strecke Remscheid-Remscheid-Bliedinghausen (nur für Güterverkehr) . . . . 2,40 „
zusammen 6,00 km

h) im Direktionsbezirk Erfurt:
am 1. Oktober die Strecke Schafstädt-Merseburg mit Abzweigung Lauchstädt-Merseburg . . . . 17,81 km
„ 1. November die Nebenbahn Georgenthal-Friedrichroda (Fortsetzung der Nebenbahn Fröttstädt-Friedrichroda) . . . . 10,06 „
„ 1. Dezember die Strecke Lobenstein-Lemnitzhammer (Theilstrecke der Linie Triptis-Blankenstein) 2,47 „
zusammen 30,34 km

i) im Direktionsbezirk Essen:
am 1. Mai die Verbindungsbahn bei Heissen . . . . 0,90 km

k) im Direktionsbezirk Frankfurt a/M.:
am 1. März die Strecke Dillenburg-Oberscheld (für den Personen- und Gepäckverkehr) . . . . 5,40 km
„ 1. Mai die Strecke Oberscheld-Nikolausstollen der Scheldethalbahn . . . . 2,70 „
„ 1. August die Strecke Derschlag-Bergneustadt (Fortsetzung der Bahnstrecke Siegburg-Derschlag) . . . 3,16 „
zusammen 11,26 km

l) im Direktionsbezirk Hannover:
am 1. Juni die Strecke Geestemünde-Cuxhaven . . . . 44,30 km
nebst Zweigbahn Speckenbüttel-Bederkesa . . . . 17,60 „
„ 9. Juli die Strecke Lage-Lemgo (Theilstrecke der Linie Lage-Hameln) 8,50 „
„ 1. Oktober die Strecke Walsrode-Fallingbostel-Soltau . . . . 25,90 „
„ 1. November die Strecke Lemgo-Barntrup (Theilstrecke der Linie Lage-Hameln) . . . . 17,92 „
zusammen 114,22 km

*) Die Strecke Nikrisch-Zittau (23,09 km) ist am 1. April aus dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau ausgeschieden und in den Besitz und Betrieb der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen übergegangen.

m) im Direktionsbezirk Kattowitz:
am 4. Mai die Strecke Poremba-Guidogrube (Theilstrecke der Schmalspurbahn Poremba-Gleiwitz) . . . . . . 3,35 km

n) im Direktionsbezirk Köln:
am 1. Oktober die Strecke Köln-Köln-Bonnthor . . . . 1,73 km

o) im Direktionsbezirk Magdeburg:
am 8. Oktober bezw. 1. November die Strecke Schönebeck-Blumenberg . . . . 25,48 km

p) im Direktionsbezirk Posen:
am 1. Mai die Strecke Luschwitz-Blotnik (Theilstrecke der Nebenbahn Lissa-Wollstein) . . . . 8,53 km
„ 1. Juli die Strecke Meseritz-Schwerin a/W. . . . . 18,51 „
„ 1. Dezember die Strecke Schwerin a/W. - Landsberg a/W.-Brückenvorstadt. . . . . 24,38 „
(Theilstrecken der Nebenbahn Meseritz-Landsberg a/W.)
zusammen 51,42 km

q) im Direktionsbezirk Stettin:
am 16. November die Strecke Schivelbein - Simmatzig (Theilstrecke der Linie Schivelbein-Polzin) . . . . 6,22 km

7. Die Prignitzer Eisenbahn:
am 4. Juni die vom Kreise Ostprignitz erbaute vollspurige Ostprignitzer Kreisbahn Pritzwalk-Putlitz. . . . . 17,05 km

8. Die Sächsischen Staatseisenbahnen:
am 15. Dezember die Linie Waldheim-Kriebethal. . . . . 3,05 km

9. Die Württembergischen Staatseisenbahnen:
am 28. August die Schmalspurbahn Lauffen am Neckar-Güglingen. . . . . . 11,90 km
„ 1. Oktober die Verbindungsbahn Kornwestheim-Untertürkheim . . . 11,51 „
„ 13. Oktober die schmalspurige Strecke Schussenried-Buchau. . . . . . 9,45 „
zusammen 32,86 km

10. Die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft in Berlin:
am 27. April die schmalspurige Kleinbahn Gross-Peterwitz - Katscher . . 8,00 km

11. Die Anklam-Lassaner Kleinbahn (Eigenthum der gleichnamigen Aktiengesellschaft):
am 24. April die schmalspurige Kleinbahn Anklam-Lassan . . . . 19,43 km
mit Abzweigung Crenzow-Buddenhagen . . . . 10,56 „
zusammen 29,99 km

12. Die Bentheimer Kreisbahn:
am 16. April die vollspurige Nebenbahn Bentheim-Neuenhaus. . . . . 28,10 km

13. Die Bergheimer Kreisbahnen (Eigenthum des Kommunalverbands des Kreises Bergheim):
am 26. Juni die schmalspurige Strecke Kerpen-Benzelrath . . . . 8,64 km

14. Die Lokalbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen:
am 5. März die vollspurige Nebenbahn von Bruchsal nach Odenheim mit der Abzweigung von Ubstadt nach Menzingen . . . . 30,0 km

15. Die Bühlerthalbahn:
am 28. Dezember die vollspurige Nebenbahn Bühl-Bühlerthal-Oberthal . . . 5,97 km

16. Die Verwaltung der Cöthener Kleinbahn:
am 28. November die schmalspurige Kleinbahn Cöthen-Radegast . . . . . . 13,4 km

17. Die Cüstrin-Sonnenburger Eisenbahn:
am 15. Dezember die Kleinbahn Cüstrin-Sonnenburg . . . . 12,50 km

18. Die Elmshorn-Barmstedter Eisenbahn:
am 15. Juli die vollspurige Kleinbahnstrecke Elmshorn-Barmstedt . . . . . . 10,0 km

19. Die Greifenberger Kleinbahnen (Eigenthum der gleichnamigen Aktiengesellschaft):
am 1. Juli die schmalspurige Kleinbahn Greifenberg i/P.-Horst-Seebad . . . 35,26 km

20. Die Greifswald-Grimmener Bahn (Eigenthum der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen):
am 26. November die vollspurige Nebenbahn Greifswald-Grimmen-Tribsees 50,50 km

21. Die Halle-Hettstedter Eisenbahn:
am 22. Mai bezw. 1. August die Kleinbahn Halle-Hettstedt . . . . 44,43 km

22. Die Verwaltung der Kleinbahn Hanau-Hüttengesäss (Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmer, Ingenieur H. Christner in Hanau):
am 1. Oktober die vollspurige Kleinbahn Hanau-Hüttengesäss . . . . 15,10 km
mit Abzweigung Hanau-Langenselbold . . . . 10,40 „
zusammen 25,50 km

23. Die Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn:
am 14. November bezw. 21. Dezember die Theilstrecke Hildesheim-Clauen . 13,8 km

24. Die Jerichower Kleinbahnen (Eigenthum des Kreises Jerichow):
am 4. April die schmalspurigen Strecken Burg-Magdeburgerforth . . . . 28,3 km
und Burg-Stegelitz . . . . . . 12,0 „
„ 18. Juli die schmalspurigen Strecken Magdeburgerforth-Ziesar . . . . . . 8,0 „
und Stegelitz-Gross-Lübars . 16,0 „
„ 8. Oktober die schmalspurige Strecke Gross-Lübars-Magdeburgerforth 13,0 „
zusammen 77,3 km

25. Die Kreis Kreuznacher Kleinbahnen:
am 7. September die schmalspurigen Strecken Kreuznach-Winterburg . . . . . 17,8 km
und Kreuznach-Wallhausen . . 8,2 „
zusammen 26,0 km

26. Die Lausitzer Eisenbahngesellschaft:
am 1. Dezember die Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau . . . . 8,42 km

27. Die Verwaltung der Löwenberg-Lindower Kleinbahn:
am 11. August die Linie Löwenberg-Lindow 21,30 km

28. Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft Wörishofen:
am 15. August die elektrisch betriebene vollspurige Bayerische Privat-Lokalbahn von Türkheim in Bayern nach Wörishofen . . . . 5,25 km

29. Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn-Aktiengesellschaft:
am 2. Mai die Theilstrecke Anklam-Bugewitz . . . . 14,50 km
„ 28. August die Theilstrecke Bugewitz-Leopoldshagen . . . . 3,35 „
zusammen 17,85 km

30. Die Verwaltung der Lokalbahn Müllheim-Badenweiler:
am 15. Februar die Strecke Müllheim-Badenweiler . . . . 7,54 km

31. Die Neustadt-Gogoliner Eisenbahngesellschaft:
am 22. Oktober bezw. 4. Dezember die Nebenbahn Neustadt O/S.-Gogolin . . . 41,60 km

32. Die Verwaltung der Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce (Eigenthümer: Kreis Ostrowo):
am 1. Januar bezw. 14. Februar die vollspurige Nebenbahn Ostrowo-Skalmierzyce 16,435 km

33. Die Plettenberger Strassenbahn-Aktiengesellschaft:
am 20. April die schmalspurige Strassenbahn (Kleinbahn) mit Dampfbetrieb vom Orte Plettenberg bis zur Staatsbahnstation Plettenberg (zunächst für den Güterverkehr) . . . . 4,50 km

34. Die Aktiengesellschaft Regenwalder Kleinbahnen:
am 26. Juli die schmalspurige Strecke Daber-Labes . . . . 28,00 km
mit Abzweigung Meesow-Sallmow 6,87 „
zusammen 34,87 km

35. Die Verwaltung der Schmalspurbahn Rosenberg O/S.-Landsberg (Eigenthümer: Kreis Rosenberg):
im Dezember die Schmalspurbahn Rosenberg O/S-Landsberg . . . . 18,00 km

36. Die Aktiengesellschaft Rügensche Kleinbahnen (schmalspurig):
am 4. Juli die Theilstrecke Altefähr-Putbus 35,27 km
„ 15. Dezember die Strecke Bergen-Altenkirchen . . . . 37,09 „
zusammen 72,36 km

37. Die Verwaltung der Saatziger Kleinbahnen (schmalspurig):
am 20. August die Theilstrecke Kashagen-Klein-Spiegel . . . . 19,62 km

38. Die Verwaltung der Kleinbahn Strausberg-Herzfelde:
am 20. September bezw. 26. Oktober die Kleinbahn Strausberg-Herzfelde . . . 8,75 km

39. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter in Hannover:
am 16. Juni die Strecke Voldagsen-Salzhemmendorf (Theilstrecke der vollspurigen Kleinbahn Voldagsen-Duingen) . 4,80 km

40. Die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn:
am 29. März die vollspurige Kleinbahn Sallgast-Costebrau-Friedrichsthal 7,70 km

Die unter den laufenden Nummern 11, 13—17, 19—21, 31, 32, 34, 36—38 aufgeführten Strecken werden von der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung, in Stettin betrieben.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Cassel. Am 15. d. Mts. ist — wie wir bereits in Nr. 6 S. 47 d. Ztg. und zwar irrthümlich unter „Eröffnung neuer Strecken“ mitgetheilt haben — der an der Strecke Cassel-Frankfurt a/M. zwischen den Stationen Marburg und Niederweimar neu errichtete Personenhaltepunkt Marburg Süd dem Verkehr übergeben worden. Die Entfernung beträgt von Marburg Süd nach Marburg 3,5 km und von Marburg Süd nach Niederweimar 4,4 km. Eine Gepäckabfertigung von oder nach Marburg Süd findet statt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Breslau. Die an der Strecke Sagan-Sommerfeld zwischen Wellersdorf und Benau gelegene Haltestelle Reinswalde, welche gegenwärtig nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient, wird am 1. Februar d. J. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Szeged-Rókus-Szabadka gelegene Station Palics, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungs-Frachtgut-Verkehr diente, ist am 1. Januar d. J. auch für den Fracht-Stückgutverkehr eröffnet worden. Ferner ist die an der Linie Kolozsvár-Nagyvárad zwischen den Stationen Mezö-Telegd und Várad-Velencze, von ersterer 14, von letzterer 6 km entfernt gelegene Haltestelle Fugyi-Vásárhely, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr gedient hat, zur Halte- und Verladestelle umgeändert und am 1. Dezember 1896 auch für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden. Eil- und Stückgüter, lebende Thiere, sowie auch alle derartige Sendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, werden in dieser Halte- und Verladestelle weder auf- noch abgegeben.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Szabadka-Szeged, zwischen den Stationen Palics und Horgos gelegene Halte- und Verladestelle Királyhalmok, welche bisher für den Personen-, Gepäck- und unbeschränkten Eilgutverkehr eingerichtet war, wird bis auf weiteres nur dem Personen-, Gepäck- und beschränkten Eilgutverkehr (Weintrauben, Weinreben, leere Körbe und sonstige Emballagen) dienen. Ferner wird die an der Linie Bánréve-Dobsina, zwischen den Stationen Tornalja und Horka gelegene Ausweiche Gömör-Panyit, welche bisher für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr der Salgó-Tarjaner Kohlenbergbau-Gesellschaft eingerichtet war, fernerhin nur für den Personen- und Gepäckverkehr dienen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 43 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Mittheilungen über neu zu eröffnende Bahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 113 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vereins-Güteproben-Statistik (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 113 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Vereins-Güteproben-Statistik (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 118 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Radstandsverzeichniss (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 3 Z vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Oktober-Dezember 1896 in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 15. d. Mts. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche im IV. Vierteljahr 1896 Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.

Die Oesterreichische Regierung hat nunmehr in der seit einer Reihe von Jahren ventilirten Frage einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest Stellung genommen. In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. d. Mts. gab der Eisenbahnminister FML. R. v. Guttenberg namens der Regierung die Erklärung ab, dass sie gewillt und entschlossen ist, diese zweite Verbindung mit Triest herzustellen und einen Gesetzentwurf in der Zwischenzeit auszuarbeiten und dem neuen Hause zur Vorlage zu bringen. Dieser Erklärung fügte der Eisenbahnminister hinzu, dass nach den Ergebnissen der Studien — es sind Studien nach jeder Richtung hin auf das Eingehendste gemacht worden — in Berücksichtigung der gesammtstaatlichen und volkswirthschaftlichen Interessen es entschieden das Vortheilhafteste wäre, die Wocheinerlinie und die Tauernlinie zu bauen. „Ich weiss sehr gut, sagte der Minister, dass der Wunsch der Abgeordneten aus Böhmen darin besteht, in erster Linie die Karawankenlinie zur Ausführung zu bringen, aber in dieser Richtung sind die Studien sehr ungünstig. Wir wollen ja Triest helfen. Wir wollen das Gebiet und den Handelsbereich von Triest heben, und zwar nach jeder Richtung hin, auch in der Richtung nach Böhmen hinauf, das ist selbstverständlich. Aber wir wollen nicht, dass dieser Verkehr wiederum, was sehr leicht der Fall wäre, durch die Karawankenlinie nach einer anderen Richtung abgelenkt werde. Die Studien haben aber ergeben, dass es gar nicht möglich sei, eine Scheidung mit Triest in anderer Richtung vorzunehmen, wenn wir zuerst mit der Karawankenlinie vorgehen. Ich möchte nicht sagen, dass die Karawankenlinie auch für die Zukunft ganz ausgeschlossen ist. Aber wie die Verhältnisse heute liegen, wird es gut sein, sie erst in letzte Linie zu stellen und erst dann in Ausführung zu bringen, wenn die absolute Nothwendigkeit vorhanden sein wird. Ich möchte noch darauf aufmerksam machen, dass selbst diese beiden Linien, die Tauern- und Wocheinerlinie, ganz wesentliche Verbesserungen für den Verkehr nach Böhmen hervorrufen werden. Zum Beispiel verkürzt sich die Verbindung mit Eger um 56 km, mit Bodenbach um 28 km, mit Reichenberg um 37 km, mit Prag um 62 km, mit Budweis um 66 km, mit Pilsen um 66 km. Das sind ganz wesentliche Abkürzungen, und die Regierung ist gern bereit, weil sie die Wünsche der Betheiligten kennt, durch Tarifmaassnahmen den Bezirken von Böhmen jene Erfolge zuzuwenden, welche sie durch die Karawankenlinie sonst für sich gewonnen hätten. Wir thun das wieder im eigenen Interesse. Der Schnittpunkt ist ja gegeben. Bezüglich des Verkehres nach Norden und nach Süden gegen Triest liegt der Schnittpunkt tief unter Prag, und wenn die Moldau schiffbar gemacht wird, wenn am Ende der Donau-Moldau-Elbekanal zu Stande kommt, dann ist die Konkurrenz für Triest immer schwieriger. Wir müssen daher im eigenen Interesse derartige Tarife für Böhmen herstellen, damit eine Möglichkeit da ist, unsere eigenen Seehäfen konkurrenzfähig zu machen gegen Hamburg. In dieser Richtung lassen Sie uns sorgen, und Sie werden das grösste Entgegenkommen für die Tarife von Böhmen nach Triest finden.“

Anschluss der Böhmischen Nordbahn an das Sächsische Eisenbahnnetz bei Sebnitz.

Die im Laufe der Verhandlung über den Eisenbahnetat vom Abg. Dr. Kindermann neuerlich angeregte Frage des Ausbaues der Linie Sebnitz-Nixdorf-Rumburg-Warnsdorf bildete in den Sitzungen des Abgeordnetenhauses vom 12. und 13. d. Mts. den Gegenstand einer eingehenden Besprechung, welche sowohl dem Eisenbahnminister FML. R. v. Guttenberg als dem Sektionschef Dr. R. v. Wittek Veranlassung bot, die Ansichten der Regierung in dieser Frage darzulegen.

„Diese Frage, sagte der Eisenbahnminister, bildet, wenn man so sagen kann, eine der vielen Etappen im Wettkampfe um die Zuführung des mineralischen Brennstoffes in die Industriebezirke des nordöstlichen Böhmen. Dieser Wettkampf macht sich in zweierlei Richtung geltend: erstens im Wettkampfe der Böhmischen Braunkohle gegenüber der Schlesischen Steinkohle und zweitens in der Konkurrenz der inländischen Eisenbahnen gegenüber den ausländischen. Ein besonderer Wettkampf besteht naturgemäss zwischen der Böhmischen Nordbahn, die in die äusseren Punkte des nördlichen Böhmen hinaufgeht, und der Sächsischen Staatsbahn, und eben in diesem Wettkampfe ist auch die Grundlage der Ausführungen des Herrn Dr. Kindermann zu suchen. Eine neue Eisenbahnverbindung bringt natürlich auch eine wesentliche Verschiebung der Verkehrsverhältnisse mit sich, und daher datirt das Bedürfniss und das Bestreben, die Verhältnisse zu stabilisiren und die Kohlenzufuhr für die Nordböhmischen Bezirke dem Inlande zu erhalten. Der Anschluss an das Sächsische Bahnnetz wird kommen, wenn wir mit der Sächsischen Regierung uns geeinigt haben werden. Wir sind bereit, den Anschluss nach Sachsen herzustellen, aber einen solchen, der nicht nur Nixdorf, sondern auch den anderen betheiligten nächstgelegenen Gegenden zugute kommt, einen Anschluss, der möglichst auf Oesterreichischem Gebiete liegt, und nicht einen Anschluss, welcher der Sächsischen Verwaltung das volle Tarifrecht auf unserem Territorium in die Hand gibt. Uebrigens sind wir vollständig bereit, selbst mit staatlicher Beihilfe die Lokalbahn, welche die Herren wünschen, zwischen Nixdorf und Rumburg herzustellen und die dortigen Industriebezirke durch Herstellung einer Lokalbahn in den Eisenbahnbereich einzubeziehen. Das ist aber nicht im Sinne der interessirten Herren gelegen, die eine grosse Durchzugslinie wollen. Das könnten wir nicht zugestehen. Die weitere Strecke von Rumburg nach Warnsdorf kann die Oesterreichische Regierung nicht gestatten. Die Oesterreichische Regierung kann nicht einwilligen, dass Verhältnisse geschaffen werden, durch welche die inländischen Transporte ohne zwingende Nothwendigkeit auf ausländische Konkurrenzrouten hinausgedrängt werden. Sie kann aber noch viel weniger ruhig zusehen, wenn der Oesterreichische Umschlagplatz in Laube zu Gunsten eines ausländischen Umschlagplatzes geschädigt wird. Die Herren werden mir in dieser Beziehung gewiss zustimmen. Unter den dermaligen Verhältnissen würde, wenn der direkte Anschluss nach Nixdorf, Rumburg und Warnsdorf bewerkstelligt wird, der ganze Verkehr, der heute vom nordöstlichen Böhmen nach Laube zum Umschlagplatze und über die Nordbahn geht, nach Schandau, auf Sächsisches Gebiet, übergehen, und diese Aenderung der Konkurrenzverhältnisse würde zurückwirken bis nach Reichenberg. Für den Braunkohlenverkehr nach Reichenberg und die Industriebezirke des nordöstlichen Böhmen ist durch die neue Linie der Aussig-Teplitzer Bahn in wohlwollendster Weise gesorgt, und es ist im eigenen Interesse der Aussig-Teplitzer Bahn, die Kohle billiger nach Reichenberg zu bringen und so auch in Konkurrenz mit dem Steinkohlenimporte der Schlesischen Bahnen.“

Hieran anknüpfend beleuchtete der Sektionschef Dr. R. v. Wittek die juristische Seite der mit der Böhmischen Nordbahn eingegangenen Verträge, und sprach die Hoffnung aus, dass die wiederholt bewährte freundnachbarliche Geneigtheit der Sächsischen Regierung in derartigen Grenzfragen auch in dem vorliegenden Falle es ermöglichen werde, zu einer Einigung zu gelangen.

Südbahn.

In den Verhandlungen, welche zwischen den Organen der Ungarischen Regierung und dem Generaldirektor der Südbahn während der verflossenen Woche in Budapest stattfanden, wurden die Grundlagen für die künftige Organisation des Ungarischen Netzes der Südbahn festgestellt. Hofrath Eger hat dem Ungarischen Handelsminister ein Elaborat unterbreitet, welches die Vorschläge der Südbahn über die künftige Stellung des Ungarischen Betriebsdirektors und über die Verwaltung des Ungarischen Netzes enthält. Die Vorschläge haben die prinzipielle Genehmigung der Ungarischen Regierung gefunden. Die Propositionen der Südbahn werden nun von der Ungarischen Regierung in den Details geprüft, und die allenfalls noch nothwendigen weiteren Verhandlungen werden im schriftlichen Wege geführt werden. Der Grundgedanke der neuen Organisation besteht darin, dass der Direktor des Ungarischen Netzes von der Wiener Generaldirektion fast vollständig unabhängig gemacht und direkt dem Verwaltungsrathe unterstellt wird. Der Ungarische Betriebsdirektor soll für das Ungarische Netz der Stellvertreter des Generaldirektors sein, wenngleich er offiziell diesen Titel nicht führen wird. Er soll die selbstständige Leitung des Verkehrdienstes, des Eisenbahnbaues, der Bahnerhaltung, des Zugförderungs- und kommerziellen Dienstes haben und auf allen diesen Gebieten von der Generaldirektion in Wien unabhängig sein. Der Ungarische Betriebsdirektor soll im Verwaltungsrathe seine Anträge, welche er einvernehmlich mit dem Generaldirektor feststellt, selbständig vorbringen und vertreten. Dagegen soll die Feststellung der Tarife und die Regelung des Finanzdienstes der Wiener Centralleitung vorbehalten bleiben. Die Südbahn hofft auf diese Weise trotz der weitgehenden Selbständigkeit, welche sie dem Ungarischen Netze einräumt, die Einheitlichkeit der Leitung zu erhalten und namentlich eine den Rücksichten auf das Gesammtunternehmen Rechnung tragende Tarifpolitik zu ermöglichen.

Projekt einer elektrischen Eisenbahn Wien-Baden.

Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, in deren Besitz sich bekanntlich die mit Dampf betriebene Linie Wien (Gaudenzdorf)-Wr.-Neudorf-Guntramsdorf befindet, beruft für den 30. d. Mts. eine ausserordentliche Generalversammlung ein, welche über den Bau und die Erwerbung neuer Eisenbahnkonzessionen und neuer Eisenbahnlinien zu beschliessen haben wird. Wie es heisst, handelt es sich hier um eine Verlängerung der Bahn von Guntramsdorf nach Baden zum Anschlusse an die elektrische Bahn Baden-Vöslau, welche käuflich erworben werden soll. Der Verkehr soll gleichzeitig für die ganze Strecke Wien-Baden elektrisch eingerichtet werden. Auf der Tagesordnung steht ferner ein Antrag wegen Betriebsverpachtung und wegen Erhöhung des Aktienkapitals. Die Verwaltung der Wiener Lokalbahnen hat diesbezüglich Verträge mit der Elektrizitätsgesellschaft Schuckert & Co. abgeschlossen, welche auch die neu zu kreirenden Aktien (angeblich 4 Millionen Gulden) fix übernehmen wird.

Prager Tramway.

Das Eisenbahnministerium richtete an den Konzessionär der Prager Tramway, Eduard Otlet in Brüssel, einen scharfen Erlass. In demselben wird auf die eigene Angabe Otlet's hingewiesen, dass sämmtliche von ihm betreffs der Prager Tramway erworbenen konzessionsmässigen Rechte und Verbindlichkeiten an die Aktiengesellschaft Société anonyme des tramways de Prague in Brüssel übergegangen sind. Da diese Gesellschaft nach den bestehenden Normen zum Geschäftsbetriebe in Oesterreich nicht zugelassen werden kann, bedauert das Ministerium, mit Otlet wegen der angestrebten Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien der Prager Tramway, bezw. wegen der Konzessionirung der letzteren als Kleinbahn mit elektrischem Betriebe nicht in Verhandlung treten zu können. Ueberdies macht der Minister ausdrücklich aufmerksam, dass die Otlet'sche Konzession sich als eine streng persönliche Berechtigung darstellt, welche nur mit Genehmigung der Konzessionsbehörde übertragen werden darf. Der Erlass bezeichnet die von Otlet eigenmächtig vorgenommene Konzessionsübertragung als rechtlich unstatthaft und fordert Otlet auf, für die Herstellung eines den bestehenden Normen entsprechenden geordneten Rechtszustandes unverweilt Sorge zu tragen. Der Erlass erklärt, dem befriedigenden Berichte längstens binnen Monatsfrist um so gewisser entgegenzusehen, als der Minister sonst genöthigt wäre, die Entziehung der Konzession ernstlich in Erwägung zu ziehen.

Elektrische Tramway in Krakau.

Die Belgische Aktiengesellschaft Société du tramway de Cracovie et environs wird mit Einwilligung des Krakauer Gemeinderathes in eine Oesterreichische Aktiengesellschaft verwandelt, unter gleichzeitiger Vermehrung ihres Aktienkapitals von einer halben Million Francs auf eine Million Gulden. Die Gesellschaft wird im Laufe der Jahre 1897 und 1898 fünf neue Tramwaylinien mit oberirdischer elektrischer Leitung in Krakau und Umgebung erbauen.

Aus Rumänien.

Das vom Abgeordnetenhause für das Jahr 1897 angenommene Budget der Rumänischen Eisenbahnen enthält folgende Einnahme- und Ausgabeposten:

	Einnahmen Frcs.	Ausgaben Frcs.
a) Betrieb der Eisenbahnen	—	36 549 347
Personen	19 531 000	
Gepäck	576 500	
Eilgut	1 506 000	
Frachtgut	30 104 500	
Verschiedenes	1 700 000	
zusammen	53 418 000	
b) Betrieb der Docks	1 432 500	1 063 477
c) Schiffsdienst	1 222 800	1 634 500
Gesammtbetrag	56 073 300	39 247 324
Daher Reinerträgniss	16 825 976 Frcs.	

Aus England.

Die Untertunnelung der Distriktbahn in London.

Ueber die geplante neue Untergrundbahn ist in Nr. 91 S. 828 Jahrg. 1896 d. Ztg. kurz berichtet. Sir Benjamin Baker hat über den Entwurf nunmehr Bericht erstattet. Schon lange hat der Vorsitzende des Verwaltungsraths der Bahn, Mr. Forbes, die Aktionäre darauf aufmerksam gemacht, dass sie sich wegen der Rentabilität der Bahn fernerhin auf den Verkehr auf grösseren Entfernungen wesentlich verlassen müssten, da der Omnibuswettbewerb den Personenverkehr zwischen Viktoria und dem Mansion House stark vermindert habe; dazu komme der Misserfolg, den die Weiterführung der Linie von Mansion House über Whitechapel eingetragen habe. „Wir haben bitter erfahren, wie die Thatsachen gegen die Vorausberechnungen ausfallen können, aber ich denke, es ist ermuthigend, dass, während sich der Verkehrsstrom auf der Hauptlinie der inneren Ringbahn, von Aldgate über Kensington, Gloucester Road und Mansion House wieder nach Aldgate zurück, infolge des Wettbewerbs immer mehr vermindert, all unsere Hilfe von aussen kommt, und so zeigen auch unsere westlichen Erweiterungen von Halbjahr zu Halbjahr einen wesentlichen Aufschwung. Der Wettbewerb der Omnibusse reicht auf eine gewisse Entfernung darüber nicht hinaus". Ein anderes Mal führte Forbes folgendes aus: „5 Jahre sind sonst in der Entwickelung einer Eisenbahn eine kurze Zeit, aber für die Distriktbahn ist es von Interesse, zu sehen, wie sich zwischen 1890 und 1895 der Verkehr gestaltet hat. Diese Frage ist entscheidend für die Zukunft, da es wesentlich darauf ankommt, inwieweit die Aussenlinien auf die Entwickelung Einfluss haben. Man kommt zu folgendem Schlusse: In dem bezeichneten Jahrfünft betrug auf der Hammersmithstrecke die Vermehrung 8,62 %, auf der Fulhamerweiterung 32,8 %, auf unserer eigenen Ealinglinie 9,62 %, nur die nach der Westbahn gerichtete Ealingabzweigung verbesserte sich nicht; die Westbahn hat kein Interesse daran, den Verkehr unserer Linie über Ealing zu heben, da sie ihre eigene Linie nach London hat. Die Hounslowerweiterung ergab eine Zunahme von 14,3 %, die Richmonderweiterung eine solche von 7,78 %, die Wimbledonerweiterung von 44,14 % innerhalb des Jahrfünfts. Im ganzen macht dies jährlich 23 251 £ mehr aus. Dagegen ging die Zunahme auf der Stammlinie von 242 000 £ nur um 4 123 £ oder 1,7 % in die Höhe. Die Gründe liegen nicht weit, sie liegen in dem stetig wachsenden Wettbewerb der Omnibusse, von dem eben nur die Hauptlinie betroffen werden kann. Das Ergebniss der Thatsachen ist, dass die Distriktbahn den Verkehr der längeren Strecken entwickele und dieses findet Ausdruck in dem Plan der neuen Tiefbahn. Zwischen Earls Court und Mansion House liegen an der bestehenden Untergrundbahn 9 Stationen, und die Unterbrechungen und Unannehmlichkeiten, die für den Reisenden mit dem häufigen Anhalten verbunden sind, sind der vollen Entwickelung des Verkehrs auf den Aussenlinien in hohem Grade hinderlich. Nicht allein werden diese Schwierigkeiten durch den neuen Entwurf beseitigt, auch die Leistungsfähigkeit der bestehenden Linie wird wesentlich verbessert. Man kann annehmen, dass die Leistungsfähigkeit der Bahn durch den Bau der neuen Linie, die das Kapital nur um $1/5$ erhöht, verdoppelt wird.

Der Baker'sche Bericht führt im wesentlichen folgendes aus: Wie die Verwaltung der Distriktbahn sich äusserte, sollen Züge von Hammersmith, Putney usw. auf der Eilzuglinie nach der City fahren, unter Vermeidung des Umsteigens in Earls Court. Dadurch wird eine Verbindung der neuen Bahn mit der bestehenden an einem passenden Punkte zwischen den Stationen Earls Court und Gloucester Road bedingt. Baker hat daher die Linie so gelegt, dass sie in der Mitte zwischen den beiden genannten Stationen von der bestehenden Linie abzweigt, unter dem Cromwell Road auf etwa 275 m im Gefälle von 1 : 42 hergeführt ist, um sie so tief zu senken, dass sie Platz findet, unter dem Widerlager des überdeckten Einschnittes der Distriktbahn nahe am westlichen Ende der Gloucester Road Station herzugehen, von wo sie weiterhin vollständig unter der Distriktbahn bis zu ihrem Endpunkt am Mansion House hergeführt ist. Baker weist darauf hin, dass er bei dem Bau der bestehenden Bahnen selbst thätig gewesen, den Untergrund, durch den die neue Bahn zu führen wäre, genau kennt, wie er auch über die bauliche Anlage der Distriktbahn und der anderen Bahnen, der Abwasserkanäle und der Gebäude über oder an der geplanten Linie wohl vertraut sei. Er ist überzeugt, dass bei guter Bauaufsicht das vorgeschlagene Werk durch erfahrene Unternehmer ausgeführt werden kann, ohne an den Anlagen der Distriktbahn oder anderweitig Schaden anzurichten. Die Tunnel werden in ganzer Länge in vollständig festem und trocknem Londoner Thon liegen, der für derartige Arbeiten am besten geeignet ist. Die Linie soll nur eine Zwischenstation zu Charing Cross erhalten. Die vorhandenen Bahnsteige zu Earls Court sollen auch für die elektrische Bahn benutzt werden. In Charing Cross liegen die Bahnsteige 19 m unter denen der Distriktbahn oder 24 m unter Strassenhöhe. In Mansion House betragen die entsprechenden Tiefen 21,6 und 29 m. Mit Rücksicht hierauf sollen in diesen Stationen Fahrstühle und Treppen zwischen den Bahnsteigen der elektrischen Bahn und der Distriktbahn angelegt werden; an den schon vorhandenen Treppenanlagen werden nur geringe Aenderungen vorgenommen. An passenden Zwischenpunkten der beiden Abschnitte der elektrischen Bahn sollen 2,75 m weite eiserne Schächte abgesenkt werden, um ganz zu Anfang den Bau des Tunnels zu erleichtern;

später sollen sie zur Unterbringung von Blockstationen und elektrisch betriebenen Windrädern dienen.

Die Dampflokomotiven werden bei den auf die neue Bahn übergehenden Zügen in Earls Court abgekuppelt und durch elektrische Lokomotiven ersetzt. Man war lange unschlüssig, wie der Lokomotivwechsel am besten zu bewerkstelligen sei. An den vorhandenen Geleisen in Earls Court und im Betriebsplan der Station können solche Aenderungen vorgenommen werden, dass der Maschinenwechsel an den dortigen Bahnsteigen stattfinden könnte. Damit würden aber Verzögerungen im Verkehr der Distriktbahn verbunden sein. Benjamin Baker hat es für richtig gehalten, an den bestehenden Verhältnissen gar nichts zu ändern und die unter dem Cromwell Road als überdeckter Einschnitt herzustellenden ersten 160 m in solcher Weite herzustellen, dass hier eine Dampflokomotive die nöthigen Verschubbewegungen ausführen kann. Der Maschinenwechsel ist dadurch dem Bereich der Distriktgeleise entrückt. Vom Standpunkt des Ingenieurs ist diese Lösung zweckmässig; da aber der Maschinenwechsel in der Steigung stattfinden würde, so muss auf die Bestimmungen, die das Handelsamt erlassen hat, Rücksicht genommen werden, was dadurch geschehen kann, dass den gewöhnlichen Luftbremsen noch eine Zahnstangenbremse am letzten Wagen jedes Zuges beigefügt wird, damit im Falle eines Versagens der Luftbremse dennoch kein Ablaufen von Wagen stattfinden kann. Es würde, meint Baker, die Ausführung des Maschinenwechsels auf den Distriktgeleisen zu Earls Court nicht schneller vor sich gehen, als auf der elektrischen Bahn etwas weiter östlich davon, trotz des doppelten Anhaltens im letzteren Falle. Dieser vermehrte Aufenthalt wird durch die grössere Bequemlichkeit des Maschinenwechsels am letztgenannten Punkte und die Abkürzung des Aufenthalts in Earls Court von 1½ Minuten bis auf 20 Sekunden ausgeglichen. Indessen will Baker die Entscheidung über die Frage noch offen lassen.

Zu Charing Cross sind die Stationstunnel auf der östlichen Seite der der Südostbahn gehörigen Charing Crossbrücke angenommen worden, so dass sie mit den Pfeilerfundamenten dieses Bauwerks nicht in Kollision kommen. Die vorhandenen Treppen brauchen nur wenig geändert zu werden. In Mansion House könnten bei der Ausführung der neuen Bahn möglicherweise auch die vorhandenen Treppen verbessert werden. Grund und Boden ist für die ganze Bahn nicht zu erwerben, nur an einigen Plätzen sind gewisse Gerechtsame sicher zu stellen, unabhängig von denen, die die Distriktbahn selbst gewähren kann. Die Kostenfrage stellt sich nur vom gesetzlichen Standpunkt aus schwierig, weil vollständig neue Fragen auftreten, und durch einen erheblichen Irrthum die ganze Gesetzesvorlage gefährdet werden könnte. Wenn die Angelegenheit verfolgt werden soll, hält es Baker für wünschenswerth, dass sich die Anwälte und Parlamentsagenten möglichst bald in Verbindung setzen möchten, um über die Regelung der Rechtsverhältnisse, die Entwürfe und Parlamentsvorlagen mit ihm zu besprechen. Die Distriktbahn ist hin und wieder überbaut worden, die Rechte an den Untergrund sind den Besitzern mehrfach beschränkt worden, so dass genaue Prüfungen in dieser Hinsicht nothwendig sind, ehe die Vorlage vorbereitet werden kann. Ferner würden Vermessungen anzustellen sein über die zur Anlage von Nebengeleisen und Werkstätten erforderlichen 5 bis 10 Acker Land, die neben einer der Vorstadtlinien der Distriktbahn erworben werden müssten. Die Krafterzeugungsstation würde zweckmässig dicht bei Earls Court ihren Platz finden. Auch hierfür ist das erforderliche Land zu erwerben. Bei Festsetzung des Wortlautes der Vorlage würde man sorgen müssen, Einwände, die gegen die Bauweise erhoben werden könnten, zu entwaffnen, indem man die Klausel aus der Centrallondon-Eisenbahnakte, die die Bauart des Schildes betrifft, übernähme und bezüglich des kurzen Tunnels am Cromwell Road für die Verschubzwecke noch eine Klausel hinzufügte, besagend, dass diese Strasse zu keiner Zeit weiter aufgebrochen werden dürfe, als allemal nur in halber Breite auf 90 m Länge. In dem statutarischen Formular der Kostenanschläge für Parlamentszwecke ist eine Position für Betriebsmittel und Werkstattmaschinen nicht vorgesehen, ebenso nicht für Sachverständige, die Ausgabe etwaiger Bauzinsen und sonstige Unkosten, welche aus dem im Anleihewege zu beschaffenden Drittel des Kapitals gedeckt werden sollen. Baker hat infolge dessen zwei Kostenanschläge aufgestellt, von denen der eine den Anforderungen des Parlaments entspricht und der andere die Kosten enthält, welche zu diesen noch hinzukommen.

1. Kosten der 8 km langen doppelgeleisigen Bahn und des Grund und Bodens:

Tunnel und Schächte	14 908 800 ℳ.
Oberbau usw.	590 000 „
Oberbau für Nebengeleise	27 200 „
Stationen	500 000 „
Insgemein 10 %	1 602 000 „
Vortrag	17 628 000 ℳ.
Uebertrag	17 628 000 ℳ.
Land und Gebäude einschliesslich Entschädigungen rund	2 372 000 „
Gesammtsumme	20 000 000 ℳ.

2. Kosten der elektrischen Einrichtung, der Betriebsmittel usw.:

Elektrische Einrichtung zum Betriebe von 8 gleichzeitigen Zügen im Bedarfsfalle. Betriebsmittel bestehend aus 10 elektrischen Lokomotiven, 80 langen Wagen Amerikanischer Bauart, ferner Ausbesserungsschuppen mit Magazinen, sowie die Druckwassereinrichtung und die Aufzüge an den Stationen	5 280 000 „
Ausgaben für Sachverständige, Parlamentszwecke u. dergl. und Bauzinsen, rund 15 %	3 700 000 „
Insgesammt	28 980 000 ℳ.

Dieser Anschlag, der sich auf die wirkliche Vermessung und anschlagmässige Mengen gründet, weicht wenig von dem Ueberschlag von 30 000 000 ℳ. ab, den Baker früher gegriffen hatte. Da bei einer veranschlagten Summe von 20 000 000 ℳ. für Arbeiten und Grunderwerb das Parlament bei einer elektrischen Bahn vermuthlich ein Kapital von 24 000 000 ℳ. zulässt, so könnten zuzüglich eines Drittels, das im Wege der Anleihe beschafft werden darf, 32 000 000 ℳ. aufgenommen werden. Baker hält seinen Anschlag für durchaus auskömmlich; aber, wie gesagt, bedürfte die Summe von 2 372 000 ℳ. für Grunderwerb, Gebäude und Entschädigungen noch der Nachprüfung durch einen geeigneten Sachverständigen, da dieser Betrag sich nicht auf den wirklichen Werth bestimmter Ländereien für die Kraftstation, die Ausbesserungsschuppen und Magazine gründet, sondern lediglich die runde Summe von 2 000 000 ℳ. des früheren Ueberschlags darstellt, die noch einen kleinen Aufschlag zum Zwecke der Abrundung der Gesammtsumme erfuhr. Das Dreieck zwischen den Gloucester Roadkrümmungen würde für die Anlage der Kraftstation vorzüglich geeignet sein, indessen könnte es sein, dass die Distriktgesellschaft dessen Benutzung Schwierigkeiten in den Weg legt.

Aus Afrika.

Algerien.

Durch Schreiben vom 29. August 1896 hatte der Abgeordnete Etienne den Minister der auswärtigen Angelegenheiten gebeten, beim Minister der öffentlichen Arbeiten darauf hinzuwirken, dass die Kammern so bald wie möglich mit einem Gesetzentwurf, betreffend die Ausführung der Linie von Tlemcen nach der Marokkanischen Grenze, befasst werden. Durch Schreiben vom 17. September 1896 hat der Minister der auswärtigen Angelegenheiten geantwortet: Er habe vor kurzem den Minister der öffentlichen Arbeiten daran erinnert, wie grossen Werth er darauf lege, dass der Bau der Eisenbahn Tlemcen-Lalla Maghrinia in kürzester Frist gesichert werde.

Réunion.

In dem am 10. Oktober 1896 in der Französischen Kammer vertheilten Bericht über den Haushalts-Anhang, betreffend die Eisenbahn und den Hafen von Réunion, stellt der Berichterstatter Siegfried fest, dass diese Anlagen eine der schwersten Lasten des Kolonial-Haushalts sind und dem Staate jährlich 2 500 000 Frcs. kosten. Betroffen von dem Missverhältniss zwischen der Bevölkerung der Insel, die nur 169 000 Einwohner zählt, und dieser so bedeutenden Last, hat der Haushalts-Ausschuss sich bemüht, nach Mitteln zu suchen, um sie zu vermindern, und glaubt sie darin gefunden zu haben, dass 1. die Ausgaben vermindert und 2. die Einnahmen vermehrt werden. Die Verminderung der Ausgaben muss sich besonders auf die Betriebskosten beziehen. Die Vermehrung der Einnahmen will man dadurch erzielen, dass man den ganzen Seeverkehr der Insel in dem vom Staate in la Pointe des Galets geschaffenen Hafen vereinigt, anstatt dass man ihn sich zwischen den alten Anlegeplätzen zersplittern lässt; dies sind eine Art leichter Schiffbrücken, die so hergestellt sind, dass sie die Ein- und Ausladung ermöglichen. Die Beseitigung dieser Anlegeplätze scheint geboten zu sein; der Staat könnte sie gegen eine vernünftige Entschädigung ankaufen, aber es scheint angemessener und gerechter, ihnen die gleiche Kaiabgabe von 7,50 Fr. für die Tonne aufzuerlegen, wie sie im Hafen la Pointe des Galets erhoben wird. Ein anderes Mittel zur Erhöhung der Einnahmen besteht in einer Tariferhöhung für die Eisenbahn. Der Personentarif II. Klasse beträgt 0,06 Frcs. für 1 km, während er auf den Französischen Bahnen 0,075 Frcs. beträgt. Dieser Tarif ist augenscheinlich zu niedrig, besonders für eine Kolonialbahn, deren Betriebskosten unvermeidlich hoch sind. Infolge der kurzen Strecken würde eine vernünftige Er-

höhung dieser Tarife für die Reisenden eine unbedeutende Last bringen, aber der Ertrag für die Eisenbahn würde nicht zu verachten sein. Es würde auch noch zu prüfen sein, ob die Gütertarife eine Erhöhung vertragen können.

Mosambik.

Um der Sambesi-Eisenbahngesellschaft die Aufnahme einer 3% Anleihe von 1 400 000 Frcs., die in 65 Jahren zu tilgen ist, zu ermöglichen, hat die Portugiesische Regierung durch eine neuerdings im „Staatsanzeiger" veröffentlichte Verordnung der Gesellschaft für die Tilgungsdauer dieser Anleihe den Ertrag der Durchgangszölle, welche der Staat von den durch den Bezirk Kilimane gehenden Waaren zu erheben berechtigt ist, überwiesen. Falls diese Ueberweisung nicht ausreicht, um die Verzinsung und Tilgung der Anleihe zu decken, so überweist der Staat der Gesellschaft vom Jahre 1890 ab, vorausgesetzt dass sich dann die Bahn bereits ein Jahr lang im Betriebe befindet, ausserdem eine fernere jährliche Beihilfe bis zur Höhe des erforderlichen Zins- und Tilgungsbetrages, jedoch nur soweit sich ein Ueberschuss der Sambesizölle über die durchschnittlichen Einnahmen der Jahre 1893 bis 1895 ergibt.

Diese Beihilfen tragen 4% Zinsen und sind dem Staate seinerzeit zurückzuzahlen. Ausserdem hat die Gesellschaft dem Staate 10% der ausgegebenen Antheilscheine zu übergeben; der Staat ernennt auf Grund dessen drei Mitglieder des Verwaltungsrathes und bestellt ferner einen Königlichen Kommissar sowie einen technischen Kommissar beim Bau und Betriebe der Bahn. Die Bezüge dieser Beamten hat die Gesellschaft zu tragen. Ausserdem verpflichtet sich diese, eine jährliche Beihilfe von 20 000 Frcs. zu Gunsten gewisser Missionen am Sambesi zu gewähren.

Südafrikanische Republik.

Der Volksraad hat den Bau einer Eisenbahn von Machadodorp über Lijdenburg nach Pilgrimrest genehmigt.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Brasilien.

Um den Finanzen und dem Verkehr aufzuhelfen, hat der Haushalts - Ausschuss der Abgeordnetenkammer im Einvernehmen mit dem Vizepräsidenten Manoël Victorino einen Gesetzentwurf ausgearbeitet, der den Wechselkurs verbessern und den Staatskredit befestigen soll und im wesentlichen auf der Verpachtung der Staatsbahnen beruht. In der dem Entwurf beigegebenen Begründung erklärt der Berichterstatter, dass jeder Finanzplan, der geeignet sein soll, die Wiederherstellung des Nationalkredits durchzuführen, eine grosse auswärtige Anleihe und die Bezahlung der Einfuhrzölle in Gold zur Grundlage haben muss; in diesem Sinne ist der Entwurf aufgestellt. Abgesehen von der Nothwendigkeit, den Staatssozialismus, der alles zu ergreifen droht, zu bekämpfen, ist zu bemerken, dass sich die amtliche Verwaltung im Betriebe des Staatsbahnnetzes durchaus unfähig gezeigt hat; sie hat die Ausgaben bedeutend vermehrt, sie hat die Verkehrsstockung, Vervielfältigung der Unfälle und die übermässige Entwickelung eines bestechlichen und kostspieligen Beamtenstandes hervorgerufen; der Staatsbetrieb hat also eine sehr ungenügende Probe abgelegt. Die Eisenbahnen des Bundes haben 290 000 Contos an Anlagekapital und ausserdem bisher 11 000 Contos an Fehlbeträgen, im ganzen also 301 000 Contos gekostet. Die Verzinsung und Tilgung der zu ihrem Bau verwendeten Anleihen in Gold und ihr Betriebsfehlbetrag stellen eine jährliche Last von etwa 40 000 Contos dar. Aus diesen Gründen will man zur Verpachtung schreiten; Verhandlungen schweben übrigens mit einer Deutschen Gruppe, an deren Spitze sich das Haus Krupp befindet. Dieser Gesetzentwurf bestimmt im wesentlichen folgendes:

Nach Art. 1 wird das Recht der Banken zur Ausgabe von Anweisungen abgeschafft und die jetzigen Bankanweisungen durch Schatzanweisungen ersetzt. Nach Art. 2 soll die Schuld des Staatsschatzes bei der Bank in angemessener Frist getilgt werden. Nach Art. 3 soll das Papiergeld nach und nach eingelöst werden.

Art. 4. Um das Papiergeld und die schwebende Schuld einzulösen und die Finanzlage zu verbessern, wird die Regierung ermächtigt, die Eisenbahnen des Bundes zu verpachten, indem sie feststellt: 1. die Pachtfristen und die Personalbedingungen; 2. die Tarife, die Maassnahmen zur Erhaltung und Verbesserung, Verlängerungen und Zweigbahnen, deren Konzession vorzugsweise der Pachtunternehmung ertheilt wird, Vereinheitlichung der Geleise usw.; 3. die Aufsicht der öffentlichen Verwaltung, indem die Unternehmung als Bürgschaft eine gewisse Summe in den Staatsschatz hinterlegen muss; 4. den Pachtpreis, der in einer einzigen Summe oder in Theilzahlungen in Gold zu leisten ist, wobei die Roheinnahmen der bezüglichen Linien zu Grunde zu legen sind; 5. die rechtliche Lage der Pachtunternehmung, die der Rechtsprechung der Gerichte der Bundeshauptstadt unterworfen wird und zu diesem Zweck einen bevollmächtigten Vertreter in Rio haben muss, falls die Unternehmung nicht ihren Sitz auf Brasilianischem Gebiete hat; 6. das Recht der Regierung, gegen Entschädigung vorläufig von den Linien Besitz zu ergreifen, wenn es die öffentliche Ordnung erfordert. Die Entschädigung darf nicht höher sein als die durchschnittliche Reineinnahme in dem der Besitzergreifung durch den Staat vorangehenden 5 jährigen Zeitraum; 7. die Bürgschaft für Ausführung des Vertrages, die Geldstrafen im Falle des Vertragsbruches, die Fälle der Wiederauflösung und das Recht zur Wiederübernahme der Linien durch den Bund vor dem Ende der Pachtzeit.

Art. 5. Die Regierung wird ermächtigt, nach Durchführung der Verpachtung die Einfuhrzölle ganz oder theilweise nach dem Tageskurse in Gold zu erheben.

Ueber die Verpachtung der Staatsbahnen, welche den wichtigsten Gegenstand des vorstehenden Entwurfs bildet, hat der Minister für Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Joaquim Murtinho, folgenden besonderen Gesetzentwurf vorgelegt, der in Anbetracht seines Ursprungs und der günstigen Aufnahme im Senat voraussichtlich ohne grosse Aenderungen angenommen werden wird:

Art. 1. Die Regierung wird ermächtigt, in der Bundeshauptstadt sowie in den Hauptplätzen Europas und Amerikas die Verpachtung des dem Bunde gehörenden Staatsbahnnetzes auf die Dauer von höchstens 90 Jahren zur Verdingung zu stellen. Das Staatsbahnnetz umfasst folgende Bahnen: 1. Centralbrasilianische Eisenbahn, 2. Baturite - Eisenbahn, 3. Sobral-Eisenbahn, 4. Süd-Pernambuco-Eisenbahn, 5. Central-Pernambuco-Eisenbahn, 6. Bahia-Eisenbahn, 7. Paulo Affonso-Eisenbahn, 8. die Eisenbahn Porto Alegre-Uruguayana und jede andere Bahn, die zur Zeit der Verdingung Eigenthum des Bundes sein sollte.

§ 1. Der Unternehmer hat den Vorzug beim Bau der Verlängerungen und Zweigbahnen, die zur Entwickelung des Verkehrs beitragen würden, und kann neue Linien für den Vorortverkehr der Centralbahn bauen.

§ 2. Er geniesst Befreiung von Einfuhrzöllen für das zum Bau der neuen Linien und der Verlängerungen bestimmte Material. Er geniesst zugleich in der Form der in Kraft stehenden Gesetze das Enteignungsrecht für den zum Bau der Linien, Gebäude und des Zubehörs erforderlichen Grund und Boden.

§ 3. Der Unternehmer muss sich verpflichten, die Centralbahn bis zum Parahybathale zu verdoppeln, nach Wahl der Regierung entweder durch den Bau eines neuen Geleises von 1,60 m Spurweite, das die Serra do Mar überschreitet, oder durch Erwerbung einer bereits gebauten Bahn, die gehörig verlängert, einen grossen Verkehr der Schmalspurbahnzüge bis zur Hauptstadt gestattet, indem er zu diesem Zweck den wechselseitigen Zugverkehr einrichtet. Der Unternehmer muss sich auch verpflichten, innerhalb 5 Jahren zu bauen: die Baturite-Eisenbahn nach Crato, die Sobral-Eisenbahn nach Cratheus, die Imperatiz- und Aguas Bellas-Zweigbahnen der Süd-Pernambuco - Eisenbahn, die Central - Pernambuco - Eisenbahn bis Pesqueira, die Bahia - Eisenbahn nach Joazeiro und die Eisenbahn Porto Alegre - Uruguayana bis zu letzterem Punkte und die Zweigbahn von Cacequi nach Bage.

§ 4. Er muss sich ausserdem verpflichten, das Geleise der Sao Paulo-Zweigbahn auf 1,60 m zu vereinheitlichen, damit die Reisedauer abgekürzt wird, und, wenn es die Regierung für angemessen hält, in Rio einen neuen Bahnhof zu bauen an einem von der Regierung im Einvernehmen mit der Gesellschaft gewählten Platze.

§ 5. Er hat die Linien, Gebäude, Diensträume, festen und Fahr-Betriebsmittel in vollkommenem Zustand zu erhalten; er muss den Fahrpark nach den Anforderungen des Verkehrs vermehren und nach Ablauf der Pachtzeit die Linien, ihre Zweigbahnen, ihre festen und Fahr-Betriebsmittel sowie ihr Zubehör in vollkommenem Erhaltungszustand ohne jede Entschädigung der Regierung übergeben.

§ 6. Er hat auf der Centralbahn die sich nach dem Wechselkurs richtenden Differentialtarife, die bis zum 31. Dezember 1895 in Kraft waren, aufrecht zu erhalten. Für die anderen Linien sind die Tarife der Durchsicht unterworfen; die mit dem Wechselkurs schwankenden Tarife sind gleichfalls anwendbar und es wird zu diesem Zweck eine dem Satz von 20 Pence für den Milreïs entsprechende bewegliche Staffel vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung eingerichtet.

§ 7. Er ist gehalten, jährlich 50 Contos für die Kosten der staatlichen Ueberwachung in halbjährlichen Beträgen im voraus zu zahlen.

§ 8. Der Pachtpreis wird auf mindestens 14 500 000 £ festgesetzt, von denen 8 000 000 £ bei Uebernahme der Linien, Zweigbahnen, festen und Fahr-Betriebsmittel nebst Zubehör durch den Pächter an den Staatsschatz einzuzahlen sind und

6 500 000 £ ein Jahr später, während die Linien und Zweigbahnen nebst Zubehör die Bürgschaft für diese zweite Einzahlung bilden. Wenn zur Zeit der Verdingung das Eisenbahnnetz des Bundes um irgend eine der im § 3 dieses Gesetzes angegebene neue Linie oder Zweigbahn gewachsen sein sollte, so wird der Betrag der Verdingung um die wirklichen Erwerbungskosten dieser neuen Linie oder Zweigbahn vermehrt.

§ 9. Die Regierung hat das Recht, von den Linien für militärische Unternehmungen zeitweilig gegen Entschädigung Besitz zu ergreifen und die Entschädigung darf in diesem Falle nicht geringer sein als die durchschnittliche Einnahme der entsprechenden Zeiträume in den der vorläufigen Besitzergreifung vorangegangenen 5 Jahren.

§ 10. Die Regierung hat das Recht, die Linien und Zweigbahnen nach Verlauf von 30 Jahren auf vorangegangene Genehmigung des Kongresses wieder zu übernehmen, wenn es die höheren Interessen des Bundes erfordern. Der Verstaatlichungspreis wird in Gold bezahlt und nach der durchschnittlichen Reineinnahme der dieser Verstaatlichung vorangehenden 5 Jahre berechnet. Diese Reineinnahme, zum Tageskurse umgewandelt, muss 5 % in Gold darstellen desjenigen Betrages, welcher von der Regierung der Gesellschaft gezahlt und um den Werth der in den letzten 3 Jahren ausgeführten Arbeiten vermehrt wird. Der Gerichtsstand, dem die für den Betrieb der Bahnen zu gründende Gesellschaft untersteht, ist derjenige der Gerichte der Bundeshauptstadt, selbst wenn sie ihren Sitz im Auslande hat; in letzterem Falle hat sie in Brasilien einen Vertreter, der mit ausdrücklichen Vollmachten zur Erfüllung dieses Amtes versehen ist, zu bestellen.

§ 11. Der Bewerber ist gehalten, an einem von der Regierung bezeichneten Ort die Summe von 110 000 £ als Bürgschaft für die Unterzeichnung des abzuschliessenden Vertrages zu hinterlegen. Der Bewerber, dessen Vorschlag angenommen wird und der sich weigern sollte, den Vertrag zu unterzeichnen, verliert diese hinterlegte Bürgschaft, die in den Staatsschatz des Bundes fliesst.

§ 12. Bei gleichen Bedingungen erhält der neue Vorschlag den Vorzug, welcher vom Ingenieur Eduardo de Guimaraes Bonjean, dem Urheber des dem gegenwärtigen Gesetz zu Grunde gelegten Vorschlags an den Nationalkongress, vorgelegt werden wird.

Art. 2. Die Rechte auf Versetzung in den Ruhestand und auf Ruhegehalt, welche einige der gegenwärtigen Eisenbahnbeamten besitzen, werden im Einvernehmen mit den bestehenden Gesetzen gewährleistet.

Einziger Paragraph. Wenn einige der gegenwärtigen Beamten infolge einer Einschränkung des Beamtenstandes ihr Amt verlieren, so haben sie vorzugsweise Anspruch auf die Ernennungen in der Post- und Telegraphen- sowie in jeder anderen Verwaltung, wo ihre Dienste gebraucht werden können.

Art. 3. Das aus der Verpachtung des Staatsbahnnetzes herrührende Kapital wird unverkürzt zur Einlösung von Papiergeld benutzt usw.

Art. 4. Die dem gegenwärtigen Gesetz entgegenstehenden Bestimmungen werden aufgehoben.

Die Minas and Rio railway company (106 Meilen) hatte in dem am 30. Juni 1896 beendeten Geschäftsjahre eine Einnahme von 196 776 £ (26 500 £ mehr als 1894/95), eine Ausgabe von 143 867 (+ 17 240) £ und einen Ueberschuss von 52 909 £. Nach Bestreitung des Wechselverlustes und der sonstigen Ausgaben in London (9 896 £), der Ausbesserungskosten der Hochwasserschäden (17 760 £) und der Kosten für neue Fahrbetriebsmittel (9 000 £), blieben 16 253 (15 312) £ verfügbar und gestatteten die Vertheilung eines Gewinnes von 2 % für das 2. Halbjahr, d. i. 5 % für das ganze Jahr 1895/96. Vermehrt hat sich gegenüber dem Vorjahr der Personenverkehr und der Verkehr der verschiedenen Waaren, während der Kaffee- und Viehverkehr eine Verminderung erfahren hat.

Nachdem die West-Minas-Eisenbahngesellschaft die ersten 30 km von der Neubaulinie Barra Mansa-Angra dos Reis fertiggestellt hat, hat sie bei der Staatsregierung die Auszahlung der versprochenen Beihilfe (30 000 Mlrs. für 1 km) beantragt; die Bauarbeiten auf den bis Angra dos Reis noch zu bauenden 70 km sind in Angriff genommen.

Uruguay.

Die Central Uruguay Eastern Extension railway hatte im Jahre 1895/96 (1894/95) eine Einnahme von 64 646 (68 801) £, eine Ausgabe von 34 963 (35 920) £ und einen Ueberschuss von 29 683 (32 881) £, der sich durch 472 £ Uebertrag aus dem Vorjahre und 17 469 £ Gewähr der Regierung auf 47 624 £ erhöhte. Davon dienten 23 170 £ zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, 22 750 £ wurden als Gewinn vertheilt, 827 £ wurden zur Bestreitung der Einkommensteuer usw. verwendet und 877 £ auf neue Rechnung vorgetragen. Der Jahresgewinn betrug 6 sh. 3 d. für den Antheilschein oder 3,25 %.

Argentinien.

Die Central Argentine railway hatte im 1. Halbjahre 1896 (1./1895) eine Einnahme von 461 721 (404 983) £, eine Ausgabe von 250 760 (206 964) £ und einen Ueberschuss von 210 961 (198 019) £, der sich durch 3 169 £ Uebertrag aus dem Vorjahre und 2 749 £ verschiedene Zinsen auf 216 879 £ erhöhte. Davon gingen ab 25 000 £ zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, 23 539 £ Pacht an die Buenos Ayres Northern Bahn, 45 394 £ Pacht an Buenos Ayres Western Bahn, 1 897 £ Einkommensteuer und 107 £ Stempel, also im ganzen 95 937 £, während 120 942 £ zu Gunsten der Antheilscheine verblieben. Es wurden ein steuerfreier Halbjahrsgewinn von 3 % vertheilt und 20 217 £ auf neue Rechnung vorgetragen.

Für die Buenos Ayres Western railway war das Geschäftsjahr 1895/96 befriedigender als man gehofft hatte. Die Maisernte war sehr gut, aber da die Preise stark gesunken sind, decken sie kaum die Erzeugungskosten, der Anbau wird sicherlich eingeschränkt werden, wenn die Preise nicht steigen. Das Land wird mehr und mehr dem Weizenbau gewidmet; dieser Getreideverkehr wird voraussichtlich den Maisverkehr ersetzen. Das starke Sinken des Goldpreises, das sich besonders seit Lösung der Chilenischen Frage fühlbar macht, hat die Geschäfte lahm gelegt, doch wird dieser Zustand nur vorübergehend sein. Man widmet mehr und mehr Land dem Alfaanbau, was den Verkehr der Bahn sowohl nach dem Innern als auch für die Ausfuhr vermehren wird.

Im Jahre 1895/96 (1894/95) beliefen sich die Einnahmen auf 712 823 (527 896) £, die Ausgaben auf 295 252 (224 109) £ und der Ueberschuss auf 417 571 (303 787) £, der sich durch 148 186 £ Jahresbeträge für die verpachteten Linien, 4 946 £ Uebertrag aus dem Vorjahre und 14 447 £ verschiedene Einnahmen auf 585 150 £ erhöhte. Davon dienten 146 858 £ zur Verzinsung der Regierungs-Schuldverschreibungen, 145 458 £ zur Verzinsung der 4 % Schuldverschreibungen, 15 000 £ zur Verzinsung der Vorzugs-Antheilscheine, 14 838 £ zu verschiedenen Ausgaben, 15 000 £ zur Erneuerung des Betriebskapitals, 15 000 £ zu Rücklagen, 163 000 £ zur Gewinnvertheilung an die Stamm-Antheilscheine (12 %) und 62 000 £ zur Gewinnvertheilung an die aufgeschobenen Antheilscheine (6 %), während 7 995 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Die Santa Fé and Cordoba Great Southern railway (186 Meilen) hatte im Jahre 1895/96 (1894/95) eine Einnahme von 102 925 (84 689) £, eine Ausgabe von 48 088 (42 109) £ oder 46,72 (49,72) % der Einnahmen und einen Ueberschuss von 54 837 (42 580) £; die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind um 21,56 %, diejenigen aus dem Güterverkehr um 20,09 % gestiegen. Das laufende Geschäftsjahr eröffnet noch bessere Aussichten. In jedem der letzten 4 Jahre waren die Einnahmen genügend, um die durch den Vergleich vom Jahre 1892 auferlegten Verpflichtungen zu decken; es verbleibt sogar ein verfügbarer Rest von 23 866 £.

Die Buenos Ayres and Ensenada Port railway (75 Meilen) hatte im 1. Halbjahre 1896 (1./1895) eine Einnahme von 107 152 (87 521) £, eine Ausgabe von 58 453 (48 146) £ und einen Ueberschuss von 48 699 (39 375) £, der sich durch Verpachtung von Betriebsmitteln, Mitbenutzung des Centralbahnhofs usw. auf 49 899 £ erhöhte. Davon gingen ab 3 800 £ für Betheiligung an der South Coast Company, 5 458 £ Pacht für die Brandzen-Zweigbahn an die Buenos Ayres Western railway, 2 300 £ Rente an Pereira-la Plata und 11 173 £ Zinsen der Schuldverschreibungen, sodass 27 168 £ verfügbar blieben. Es wurden 15 000 £ als Gewinn an die Vorzugs-Antheilscheine (5 %) vertheilt; der Rest würde ausgereicht haben, um an die umgewandelten Antheilscheine einen Gewinn von 6 % zu vertheilen, aber da die Vorzugs-Antheilscheine ein Vorrecht auf ihre Verzinsung haben, so ist die Auszahlung letzteren Gewinnes bis zum Jahresschlusse verschoben worden.

Die Entre Rios railways company (382 Meilen) hatte im Jahre 1895/96 (1894/95) eine Einnahme von 63 837 (66 627) £, eine Ausgabe von 58 057 (56 588) £ und einen Ueberschuss von 5 780 (10 039) £, der sich durch 2 509 £ Uebertrag aus dem Vorjahre und 8 815 £ verschiedene Einnahmen auf 17 104 £ erhöhte. Davon wurden bestritten 4 £ verschiedene Ausgaben und 16 475 £ Gewinne der Antheilscheine (1 %), während 625 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Verkehr betrug 123 188 (117 542) Personen, 155 415 (151 900) t Waaren und 23 851 (18 252) Stück Vieh. Die allgemeine Lage der Provinz Entre Rios war in diesem Jahre wenig günstig und dieser Zustand wurde durch die schlechte Ernte noch verschärft, während gerade Getreide eine der Hauptfrachten der Bahn bildet. Im Jahre 1894/95 wurden beispielsweise 102 153 t Getreide befördert und brachten 17 896 £, im Berichtsjahre dagegen nur 36 602 t mit einer Einnahme von 7 794 £; der Viehverkehr brachte 1894/95 4 286 £ gegen nur 752 £ im Jahre 1895/96. Die in Papier berechneten allgemeinen Ausgaben weisen eine Verminderung von 61 679 Piastern auf, aber die hohen Goldpreise haben die Ausgaben um 1 468 £ gegenüber dem Vorjahre erhöht. Es war nicht möglich, ernstliche Ersparnisse zu erzielen, ohne das folgende Betriebsjahr zu belasten; man hat eine grosse Sparsamkeit beim Ankauf von Betriebsmitteln walten lassen, aber wolkenbruchartige Regen haben den Bahnkörper beschädigt und sofortige kostspielige Arbeiten erfordert.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

In der Bekanntmachung der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 28. Dezember 1896 in Nr. 1 — Inser.-Nr. 18 — der Vereinszeitung muss es in der Ueberschrift heissen: „Frachtnachlässe für **Holzsendungen** ab Barcs“ und nicht „Frachtnachlässe für **Kohlen**sendungen ab Barcs.“ (156)

2. Aenderung von Stationsnamen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums werden die Bahnhöfe Connewitz und Stötteritz vom 1. April 1897 an die Bezeichnungen

Leipzig=Connewitz

und

Leipzig=Stötteritz

erhalten.

Dresden, am 9. Januar 1897. (157)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Stanislau-Husiatyn vom 11./1. bis 14./1., Hliboka - Berhometh a/S. und Karapcziu - Csudin vom 12./1. bis 15./1. l. J.

Wien, am 16. Januar 1897. (158)

4. Güterverkehr.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Die am 7. Januar 1897 im Bezirke der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn eröffnete Station Nordenham (Fischereihafen) wird mit sofortiger Gültigkeit in den Gütertarif (Heft 2) für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Abfertigungsbefugnisse ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 19. Januar 1897. (159)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Tirol - Vorarlberg - Südwestdeutscher Güterverkehr. Zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Dezember 1894 kommt mit Wirkung vom 1. Februar 1897 der Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes Ausnahmetarife für Thomasschlacken, Cement und kondensirte Milch.

Karlsruhe, den 18. Januar 1897. (160)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn. Zum Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide usw. im Russisch-Ostpreussischen Verkehr über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel ist mit Gültigkeit von sogleich der VI. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält neue Frachtsätze von Stationen der Russischen Südostbahnen nach Königsberg und Pillau über die Umwegsroute Kupjansk-Bachmatsch-Gomel - Baranowitschi-Bialystock-Grajewo, sowie eine Ergänzung des V. Nachtrages und ist auf unserer hiesigen Fahrkarten - Ausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu haben.

Direktion. (161 H&V)

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher, Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher, Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner und Oldenburg-Mitteldeutsch und Altonaer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. finden die in den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre bestehenden Ausnahmetarife für rohe Baumwolle gleichmässig auch auf die Beförderung von Baumwollabfällen Anwendung.

Hannover, den 19. Januar 1897. (162)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb. Am 20. d. Mts. tritt für den Versand von Schlacken usw. zum Hochofenbetrieb von Station Ehringshausen nach Station Lollar (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) ein Ausnahmefrachtsatz von 0,13 *M* für 100 kg in Kraft.

Essen, den 17. Januar 1897. (163)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Verbands - Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. wird die Station Neuhausen i. Sachsen in den vorbezeichneten Verkehr — Tarifheft 5 — einbezogen.

Die genannte Station dient für den unbeschränkten Güterverkehr. Der Frachtberechnung werden die um 11 km erhöhten Entfernungen der Station Olbernhau der Sächsischen Staatseisenbahnen zu Grunde gelegt.

Erfurt, den 15. Januar 1897. (164)

Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr. Vom 1. Februar d. J. an werden die Stationen Glashütte=Rauscha, Eichwalde und Freiwaldau, Kreis Sagan, der Lausitzer Eisenbahngesellschaft in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Verwaltungen und Stationen Auskunft.

Dresden, den 18. Januar 1897. (165)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft Nr. 4 vom 1. Oktober 1895. **Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr.** Theil II Heft Nr. 2 vom 1. September 1886. Die mit Gültigkeit ab 10. Oktober 1892 und 1. April 1896 eingeführten Frachtsätze für Holzkalk, Holzgeist, Aceton, leere Fässer und leere Säcke für den Verkehr zwischen Ungvár, Station der K. Ungarischen Staatseisenbahnen, und Konstanz sowie Petershausen, Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, werden ab 16. März 1897 durch folgende ersetzt:

Zwischen Ungvár und	Holzgeist (Methylalkohol)		Holzkalk unreiner, essigsaurer		Fässer, leer zurückgehende, welche zur Beförderung vorstehender Artikel gedient haben und deren Bodenfläche weniger als 1,3 m Durchmesser beträgt	Säcke leere, gebrauchte
	bei Aufgabe von oder Zahlung für mindestens					
	5 000	10 000	5 000	10 000	5 000	5 000
	Kilogramm je für den Wagen und Frachtbrief					
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Konstanz	6,17	5,22	6,17	4,49	5,43	5,18
Petershausen i. Baden	6,19	5,23	6,19	4,50	5,45	5,20

München, im Januar 1897. (166)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit ab 1. Februar 1897 kommen für die Beförderung von Mineralwasser in beliebiger Verpackung bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von	Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen				
	Colmar	Metz	Mülhausen i. Elsass	Mülhausen Nord	Strassburg C. B. u. Neudorf
	Frachtsätze für 100 kg in Mark				
I. Stationen der Königlichen Ungarischen Staatseisenbahnen.					
Budapest=dunaparti=t. p. u. . . „ =fővárosi=közraktárak „ =Józsefváros . . . . „ =Kelenföld . . . . „ =Lipótváros . . . . „ =nyugoti=p. u.	4,45	5,07	4,25	4,30	4,37
II. Station der K. K. priv. Südbahngesellschaft.					
Budapest d. v.	4,45	5,07	4,25	4,30	4,37

München, im Januar 1897. (167)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutscher Seehafenverkehr. Vom 25. d. Mts. ab finden die Frachtsätze der für rohe Baumwolle gültigen Klasse 12 des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1892 auch auf Baumwollabfälle Anwendung.

Essen, den 20. Januar 1897. (168)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit treten in Kraft:

1. Für die Station Heidingsfeld Bad. B. im Heft 1 der Abtheilung A die im Rheinisch-Nassau-Bayerischen Gütertarif vom 1. Januar d. J. vorgesehenen Frachtsätze für Heidingsfeld Bayer. B., soweit sie niedriger sind, wie diejenigen des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbands.
2. Für die Station Epe i. Westf. der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn die um 32 km erhöhten Entfernungen der Station Coesfeld D. G. E. im Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Württembergischen Staatsbahn, der Hessischen und der Süddeutschen Nebenbahnen.
3. Frachtsätze der Wagenladungsklassen für die Station Helenabrunn des Direktionsbezirks Köln.
4. Folgende anderweitige Fassung des Abschnitts 3 des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif Nr. 23 im Theil II vom 1./1. 1893 und Ausnahmetarif 2 im Theil II vom 1./8. 1896): „Kartoffeln, auch Abfallwasser und **Pressrückstände** der Kartoffelstärkefabrikation, **nass** oder **getrocknet** (Pülpe)".

Köln, den 20. Januar 1897. (169)
Königliche Eisenbahndirektion zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Güterverkehr. Im Verkehr zwischen den am Magdeburg-Halle-Bayerischen Güterverkehr betheiligten Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg und Halle einerseits und den Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen sowie den auf Bayerischem Gebiet gelegenen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits gelangt am 15. Februar 1897 ein allgemeiner Ausnahmetarif für die Beförderung von feuchter Stärke (auch feuchter Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür zur Einführung. Der Frachtberechnung werden die nach dem Magdeburg-Halle-Bayerischen Gütertarif bezw. nach dem als Anhang zu demselben herausgegebenen Bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif sich ergebenden Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.

Magdeburg, den 20. Januar 1897. (170)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich (Theilweise Ermässigung der Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifes Nr. 12a [Baumwolle, rohe].) Infolge der auf Deutschem Gebiete bis Halbstadt und Mittelsteine eingetretenen Frachtermässigungen gelangen mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1897 zwischen den im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverbande aufgenommenen Deutschen Hafenstationen einerseits und den Stationen Böhm.-Skalitz, Braunau, Hronow, Nachod, Politz und Tynist andererseits statt der gegenwärtig für diese Relationen gültigen, im Nachtrag I zum Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1894 enthaltenen Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifes Nr. 12a, unter Aufrechthaltung der für diesen Ausnahmetarif gültigen Tarifbestimmungen, anderweitige, billigere Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle zur Anwendung.

Die betreffenden Frachtsätze können bei den betheiligten Bahnverwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 19. Januar 1897. (171)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien. Die in den Hauptwerkstätten des diesseitigen Bezirks angesammelten alten Materialien (Achswellen, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, Eisen- und Stahlschrott, Kupfer, Messing, Weissguss, Schienenenden, Plüschabfälle, Lumpen, Gummi, Glasbraken usw.), ferner eine Hobelmaschine, vier Drehbänke (in Buckau lagernd), zwei Brückenwaagen (in Oschersleben und Königslutter lagernd) und zwei Schleifsteine (in Halberstadt lagernd) sollen im Wege des schriftlichen Angebotsverfahrens verkauft werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Baar bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 4. k. Mts., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse No. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. k. Mts.

Magdeburg, den 14. Januar 1897. (172)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 8. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. Januar 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Reisebilder aus Ungarn.

Dr. **Habel**, Breslau.

(Schluss aus Nr. 6.)

Durch unseren Misserfolg am Wildererjoch war unser ursprünglicher Plan von der Nordseite direkt nach dem Csorber See, d. h. an das Südwestende der Tatra zu gelangen, zu Wasser geworden. Es blieb uns nichts übrig, als in weitem Bogen um den Ostflügel der Tatra herum auf die Südseite zu wandern. Ein starker Halbtagsmarsch führte uns über Javorina und den Kopapass am Weissen, Blauen und Grünen See vorbei nach dem walduinkränzten Matlarenau.

Matlarenau ist eine neuere, reizend gelegene Sommerfrische in 900 m Seehöhe mit guter, preiswerther Verpflegung. Wiese und Wald, Wasser und Berg schaffen eine anmuthige Umgebung mit schöner Aussicht auf die Lomnitzer Spitze. Der Maria Theresienweg geht durch den Ort hindurch und ladet geradezu ein zu einem bequemen zweistündigen Ausflug nach Schmecks und nach Beler Höhlenhain oder zu einem Abendspaziergang nach der idyllischen Kesmarker Tränke, wo eine biedere Wirthin das Beste aus Küche und Keller auftischt. Die Bahnstation Tatra-Lomnitz, bekannt geworden durch die grossen Ungarischen Rennen, die alljährlich dort abgehalten werden, die jüngste aller Sommerfrischen, mit hübschen Schweizerhäuschen und feinster Einrichtung, ist nur 20 Minuten von Matlarenau entfernt. Mit Benutzung dieser neuen Bahn, welche sich bei Gross-Lomnitz-Tarpatak an die Poprádthaler Vizinalbahn anschliesst, lässt sich ein Ausflug nach dem Durchbruchsgebiet des Dunajec billiger und bequemer gestalten als bisher, da man einige Stunden Wagenfahrt erspart. So gelangten auch wir an einem heissen Julitag mit der Bahn über Kesmark nach Béla, mietheten hier auf dem Bahnhof für 12 fl. einen Zweispänner und fuhren dem Dunajec zu, einem rechten Nebenflusse der Weichsel, der in seinem Oberlaufe auf eine Strecke die Grenze zwischen Ungarn und Galizien bildet und sich dort in tief eingerissener Schlucht durch das an Versteinerungen reiche Kalkgebirge der Pieninen durchbricht. Nach 2 Stunden hat man von Béla aus den Rücken der Zipser Magura erreicht, welche der Wagen in mehreren langen Kehren erklimmt; ebenso geht es auf der anderen Seite hinunter, und in weiteren $1\frac{1}{2}$ Stunden waren wir in Altendorf, wo eine längere Mittagsrast Menschen und Pferden willkommen war. Das Gasthaus befindet sich in jüdischen Händen, wie dies fast überall in der dortigen Gegend der Fall ist; die Verpflegung verdient das Prädikat ausgezeichnet. Die lange Wagenfahrt ist keineswegs langweilig; denn erstens führt der Weg, abgesehen vom ersten Drittel, durch waldiges Berggelände, und dann bieten die Dörfer, durch welche man kommt, in der theils Slowakischen, theils Deutschen, theils Ungarischen Bauart der Häuser und durch die Verschiedenheit ihrer Bewohner des Interessanten genug. Am meisten fallen die Zigeuner auf; ihre dürftigen Erd- und Holzhütten liegen stets ausserhalb des Dorfes; hier beschäftigen sie sich mit Schmiedearbeit, meist aber treiben sie sich, Erwachsene wie Kinder, Männer und Weiber in schmutzigem, buntgeflicktem, zerrissenem Zeug, oder mangelhaft bekleidet, bis zur völligen Nacktheit, lungernd auf der Landstrasse herum oder verbringen die Zeit mit Zerkleinern der Chausseepflastersteine.

Ihre Trägheit hat aber nichts von dem poetischen Glanze, mit dem Lenau das Zigeunerleben schildert, z. B. in dem Gedichte „Die drei Zigeuner“ mit den packenden Zeilen:

„Dreifach haben sie mir gezeigt,
wenn das Leben uns nachtet,
wie man's verraucht, verschläft, vergeigt,
und es dreimal verachtet.“

Kommen Fremde vorüber, so ruht natürlich die Arbeit, und Hand oder Hut wird bittend ausgestreckt. Die Jungen, Mädchen und die Weiber mit den Kindern auf dem Arme laufen dem Wagen auf weite Strecken nach und karajczár kérem (bitte 1 Kreuzer) ertönt aus aller Munde. Wirft man ihnen einige Kupferstücke hin, so ist die schönste Balgerei fertig.

„Nach den Zigeunern lang noch schaun
musst ich im Weiterfahren,
nach den Gesichtern dunkelbraun,
den schwarzlockigen Haaren,“

singt Lenau, und den blitzenden Augen und blendendweissen Zähnen.

Leider hat sich auch die Slowakische Jugend, dem Beispiel ihrer braunen Dorfgenossen folgend, das Betteln angewöhnt.

Eine kurze Strecke hinter Altendorf kommt man an das rechte Ufer des Dunajec, der hier noch gemächlich zwischen seinen Wiesenufern dahinfliesst; erst bei dem kleinen Schwefelbad Smerdzonka, an der Grenze gelegen, verlässt man den Wagen, der hier die Rückkehr der Reisenden abwartet. Vom Bade kehrt man zurück zum „Rothen Kloster“ (15 Min.), neben welchem sich unter einer Gruppe prächtiger Linden der Hafen für die Dunajecflösse befindet. Auf der Wiese, im Schatten der Bäume liegend, ergeben sich die Goralischen Flösser dem süssen Nichtsthun; Zigeuner leisten ihnen Gesellschaft. Erst wenn sie Fremde sehen, kommt Leben unter die Faullenzer. Die Zigeuner fangen an zu spielen, um sich einige Kreuzer zu verdienen, die Goralen laden zur Fahrt ein. Das Floss wird in der Weise hergestellt, dass 2 oder 3 Einbäume, d. h. schmale aus einem ausgehöhlten Baumstamme bestehende Kähne nebeneinander durch Weidenruthen befestigt werden. Die Fugen zwischen den Kähnen werden durch Moos, Weidengesträuch oder mit Tannenzweigen verstopft, einige Bretter werden zum Sitzen quer herüber gelegt, vorn und hinten steht ein Gorale mit einer langen Ruderstange, und die Fahrt kann losgehen. Bettelbuben folgen dem Floss, bis ihnen das Wasser bis zur Brust reicht; andere stellen sich schon vorher auf und halten zu zweien eine lange mit Tannenzweigen umwickelte Weidengerte, unter welcher das Floss wie unter einem Brückenbogen durchfährt. Jetzt sind wir mitten in der Strömung. Was diese Wasserfahrt überaus lohnend macht, das ist das rasche Dahinschiessen durch die Stromschnellen des an Windungen reichen Flusses, zuweilen hart an den steilen Felswänden vorbei, die tiefe Stille, die nur durch das Gurgeln des Wassers und das Plätschern des Stechruders unterbrochen wird, und die wechselnde Szenerie, indem der Blick schweift von den infolge der Verwitterung wild zerrissenen Spitzen der Felsen zu beiden Seiten (hier der mächtige dreizackige Kronenberg) zu den dunklen Wäldern und den grünen Wiesen am grünen Wasser, und dann wieder scheinbar vergeblich für das Kanoe einen Ausweg aus dem Felsenkessel sucht. Wenn möglich, soll man zu dieser Fahrt die Stunde benutzen, wenn gerade die Sonne hinter die Felsen taucht und blaue Schatten auf die gegenüber liegende, oben noch roth gefärbte Wand wirft.

Die etwa $1^1/_2$ Stunden dauernde Fahrt durch die Schlucht ist bei der geringen Tiefe des Flusses und bei der Geschicklichkeit der Goralen ohne alle Gefahr, nur spritzt beim Gleiten durch die Stromschnellen das Wasser öfters in das niedrige Floss hinein.

Die Ufer treten zurück, und wir erblicken auf der linken Seite an waldigem Bergabhange sich aufbauend das Galizische Dorf und Bad Szczawnica, Eigenthum der Akademie der Wissenschaften in Krakau. Knirschend auf dem sandigen Untergrunde schiesst das Floss am Ufer hinauf; wir springen hinaus und zahlen den Goralen ihren Lohn, Trinkgeld und 1 fl. für den Einbaum. Das obere Bad ist etwa $^1/_2$ Stunde von der Landungsstelle entfernt. Am späten Nachmittag sahen wir uns das Bad an. Es macht einen halborientalischen Eindruck, neben äusserer Eleganz grosser Schmutz. Unter den Besuchern bildet das jüdische Element wohl $^9/_{10}$. In der Frühe des nächsten Morgens wanderten wir zurück, am rechten Ufer des Dunajec entlang und genossen das romantische Bild noch einmal mit dem Blick aus der Höhe auf den reissenden Fluss, dessen Geschwindigkeit man erst schätzen kann, wenn man ein Floss durch die Stromschnellen dahinjagen sieht. Die Strasse ist anfangs in gutem Zustande und kann bis zur Csarda durch die kleinen, mit schnellen Pferdchen bespannten Goralenwagen befahren werden. Ein reizendes Plätzchen hat man für diese Csarda ausgewählt,

„um allhier, am Bergeshang,
nach Belieben tagelang
träumend im Grase zu liegen,“

den Himmel anzustarren und auf den Fluss zu lauschen, der tief unten vorbeirauscht. So mögen wohl manchen Tag die Zigeuner verbringen, die sich hier eingenistet haben und eben ihr Lager bei Mutter Grün verliessen, um uns etwas vorzuspielen. Leider war das Beste die schlecht gespielte „Gigerlkönigin“ und der „Daisy-Walzer“, und als uns der Gastwirth an Stelle des Morgenkaffees umgeschlagene Milch vorsetzte, die auch durch den reichlich hineingegossenen Cognac nicht besser wurde, da war es mit unserer Stimmung vorbei und wir verliessen das ungastliche Idyll, getröstet, als wir sahen, mit welchem Vergnügen sich die schlechten Musikanten über unseren Frühstückstisch hermachten. Hinter der Csarda wurde der Weg bald schlechter und unfahrbar; das Hochwasser des Jahres 1894, das bis auf 5 m über die normale Höhe stieg, hat ihn stellenweise stark zerstört. Nach $2^1/_2$ stündiger Wanderung langten wir wieder am „Rothen Kloster“ an. Als wir endlich unter den Linden zu unserem Morgenkaffee kamen, begrüssten uns unsere Fährleute, die noch am Abend vorher das schwerste Stück der ganzen Fahrt verrichtet hatten, indem sie das Floss theils rudernd, theils an einem Strick ziehend und am Ufer entlang gehend zurückbrachten. Der Wagen holte uns ab, und wir traten die Rückfahrt an. Die einsame Bergschenke auf der Höhe der Magura bot erquickende Rast. Ueber das hübsche Städtchen Kesmark mit seiner alten protestantischen Holzkirche und der Ruine des einst festen Tökölyischen Schlosses langten wir endlich am dritten Tage wieder in Matlarenau an.

Noch am frühen Nachmittag dieses Tages nahmen wir von dem biederen Wirthe und Besitzer Matthias Loisch Abschied, um dem Kohlbachhotel zuzuwandern. Infolge der vollkommen ungenügenden Wegmarkirung und allerdings auch im Vertrauen auf die Ortskenntniss eines Sommerfrischlers, der uns ein grosses Stück das Geleit gab, verliefen wir uns auf den moorigen mit Steinblöcken und Baumstämmen bedeckten Wiesen im dichten Latschengebüsch und im Walde gründlich, stiegen nach dreistündigem Herumirren nach Tatra-Lomnitz ab, warteten hier einen kurzen Gewitterregen ab und kamen dann bei hellem Sonnenschein auf einem anderen Wege in $1^1/_2$ Stunden an unser Ziel. Das Kohlbachhotel liegt in wildromantischer Gegend. Umrauscht vom dunklen Hochwalde und vom Tosen der Wasserfälle, in denen der Kohlbach zu Thale eilt, überragt von den steilen Felswänden der Lomnitzer Spitze, des Mittelgrats und der Schlagendorfer Spitze, so ladet das hübsche Schweizerhaus zur Einkehr ein, ein Idyll in der gewaltigen Natur. Und von der Macht der Kräfte, die hier oben walten, bekamen wir bald einen Begriff: mit Sturm und Regen, mit Donner und Blitz suchten die Geister, die hier oben hausen, die Sterblichen zu schrecken in ihr Gebiet einzudringen. Schöne Aussichten für eine Hochtour, die für den nächsten Tag festgesetzt war. Morgens um $^1/_2 4$ Uhr wurden wir geweckt; der Führer Johann Franz war da, den wir bestellt hatten uns zur Besteigung der Eisthaler Spitze abzuholen. Es waren nicht gerade Worte des Trostes, die er uns spendete, als wir ihn über die Witterungsaussichten befragten. Aber wer nicht wagt, gewinnt nicht, so dachten wir, und traten im Morgengrauen die Tour an, das Kohlbachthal aufwärts. Dieses Thal verdient in der That den Ruf, den es besitzt, das schönste der Tatrathäler zu sein. Die schwere schwarze Wolkendecke, die über uns lag, verschob sich allmählich, und als wir im wilden Hochthal der 5 Seeen anlangten, umgab uns völlige Klarheit.

Eine Gemse, die auf den Graskanten der Felswand herumkletterte, war das einzige lebende Wesen, das wir bisher zu sehen bekommen hatten. Auf dem grossen Schneefeld oberhalb der Seeen machten wir die Bekanntschaft mit einem Bären, der eilig den Felsen zutrottete und dann nach dem Thale zu verschwand. Unser Ziel lag klar vor uns, zunächst der Grat zwischen der Grünen Seespitze und der Eisthaler Spitze. Hier wurde eine kurze Rast gemacht, angesichts einer wilden Felsszenerie, die besonders nach Norden zu in der Richtung auf Javorina das Auge ungemein fesselt. Steil fallen die arg zerklüfteten Wände nach der Tiefe ab. War der Blick nach Norden zu noch frei, so konnten wir leider die Aussicht nach Süden nicht lange geniessen, denn bald hüllten die Nebel das Kohlbachthal und seine Wände ein. Wir mussten uns beeilen, kam doch noch die schwierigste Stelle der ganzen Tour, die Ueberwindung des schmalen langen Grats, der an seiner gefährlichsten Stelle den Namen „Steinernes Ross“ führt. Ein Gehen ist hier nicht mehr möglich, man reitet hinüber, d. h. man setzt sich breitbeinig über die Felskante und rutscht vorwärts, indem man für die Füsse einen Trittpunkt sucht und sich mit den aufgestemmten Armen hebt, voltigirt dann bald das rechte Bein nach links, bald das linke nach rechts, wenn man von einem Felsblock zum anderen hinüberklettert, ja bewegt sich wohl auch auf allen Vieren. Schliesslich lässt man sich aus seiner reitenden Stellung abwärts gleiten über eine Spalte auf einen Block und steigt dann in natürlichen Gesteinsstufen auf

die Spitze. Hier steckte in Felstrümmern eine zerbrochene Stange, darunter fanden wir die Blechbüchse mit den Karten der Besteiger; sie war übervoll und total durchnässt. Die Aussicht ist natürlich umfassender als die vom Grate. Die Abstürze nach allen Seiten gehören zu den wildesten der ganzen Tatra. Leider waren wir hier oben in dichten Nebel gehüllt, der nur für kurze Augenblicke sich lichtete. Ausserdem war es empfindlich kalt. Zum Abstieg nahmen wir denselben Weg, nur war er $^5/_4$ Stunden kürzer als der Aufstieg ($4^1/_2$ Stunden). Der Schnee bot an einigen Stellen Gelegenheit zum Abfahren. Endlich waren wir wieder an den Wasserfällen, die eine grosse Wasserfülle ohne künstliche Stauung zeigten. In einer Reihe von Kaskaden, die sich in grosse Gletschertöpfe oder Hexenkessel hinabstürzen, bricht sich der Kohlbach Bahn.

Die Tour war viel besser ausgefallen, als am Morgen zu hoffen war. Aber kaum waren wir im Kohlbachhotel eingetroffen, da brach auch wieder ein gewaltiges Gewitter los.

Dadurch wurde aber die Luft gereinigt, und in den nächsten Tagen blaute über dem Hochgebirge ein Himmel von seltener Klarheit. Wir wanderten nach Schmecks hinunter, welches voll von Sommerfrischlern war und dementsprechend hohe Preise hatte. Es war Sonntagmorgen; in unserem Lodenanzug, der die Spuren der Felsklettereien und des Wetters zeigte, in den schweren benagelten Bergschuhen, mit dem Rucksack auf dem Rücken und dem Pickel in der Hand mochten wir in die Gesellschaft von Berggigerln und feinen Damen en grande toilette, die das Kaffeehaus füllten, nicht so recht passen.

Der schöne Klotildenweg geleitete uns dann mit seinen wechselnden Bildern über Weszterheim und Hoch Hagi nach Bad Csorba am Csorber See, der landschaftlich schönsten, aber auch theuersten Sommerfrische in der Tatra.

Der Ort ist gelegen am Ufer des grössten Sees auf der Südseite des Gebirges, umrahmt vom Knieholz und dunklen Tannenwald, in einer Höhe von 1 387 m, mit dem Blick auf eine alpine Bergwelt, aus der sich charakteristisch hervorheben der krummhörnige Krivan, das Massiv der Bastei, die Zacken des Eisernen Thores, die vierblöckige Tatraspitze und die Königin aller, die Gerlsdorfer Spitze, und auf der anderen Seite wieder weit hineinschauend in die grünen Ebenen des Popper- und Waagthales. Hübsche Villen und bequeme Kuranlagen umgeben den See, ein Märchenbild in der Wirklichkeit, wenn die Sonnenstrahlen auf dem Spiegel glitzern oder der fahle Mondenschein gespenstisch darüber huscht. Er ladet zur Fahrt, er ladet zum Bade. Flüsternd plätschern die Fluthen um den Rand des Bootes und erzählen von der geheimnissvollen Märchenzeit, verlangend blicken die moosbesponnenen Felsblöcke, umrankt von Wasserpflanzen, und die Baumstämme mit ihren langen Wurzeln und Aesten vom Grunde empor, als sehnten sie sich aus ihrem nassen Bette hinauf zu den lichten Höhen, denen sie der grollende Berggeist entrissen hat. Und auch die Nixen fehlen nicht, die aus dem dunklen Tannenwalde hineintauchen in die frische klare Fluth.

Die Gefährten froher Reisetage eilten jetzt der Heimath zu und liessen mich allein zurück. Ich schnürte meinen Rucksack und wanderte. Bald fand ich einen dunklen See, nicht umringt von Trauerweiden (Heine), sondern von Knieholz und schönen Zirbelkiefern, und die Leiden der Einsamkeit vergass ich bald in lustiger Gesellschaft schmucker Dirndeln. Es war der Popper See mit der Majlath-Hütte, gegenüber der steilen Wand der Osterva.

5 Minuten vor 7 Uhr stand ich am nächsten Morgen auf der Meeraugenspitze (2 503 m). Die Besteigung ist eine sogenannte Damentour. Mit Recht wird dieser Berg Ungarns Rigi genannt, denn die Aussicht ist geradezu überraschend. Spitzen und Seeen in grosser Zahl schaffen ein abwechselungsreiches Bild. Besonders fesselt der Blick nach Norden die steilen zerklüfteten Felswände hinunter auf den Fischsee und das Meerauge, die „mit ihrem wunderbaren Farbenkontrast, der eine hellgrün und freundlich, der andere schwarz und düster, aus dem 1 000 m tiefen Thale heraufgrüssen.“ Leider wurde dieser Genuss etwas getrübt durch das kleine Missgeschick, welches mir dort oben passirte, indem ich beim Ablegen meinen Rucksack in unsanfte Berührung mit einer bösen Felskante brachte, sodass die voll heraufgeschleppte Flasche in Scherben ging, und der Wein Rucksack und Fels statt meinen trockenen Gaumen netzte. Doch wurde mir die Trennung von den lieben Bergen, die mir trotz der Tücken des Wetters wieder so viele wahre Freuden bereitet hatten, schwer und ungern trat ich den Rückweg nach dem Popper See an. Denn wahr bleiben doch die Worte Baumbach's:

„Drum willst du an der Welt dich freu'n,
am besten wird's von oben sein,
frisch auf, den Fuss gehoben!
Lass Tintenfass und Bücher ruh'n
und klimme in den Nägelschuh'n
nach oben.“

Ich kam Nachmittags (28. Juli) wieder am Csorber See vorüber, wo grosse Aufregung herrschte, da um diese Zeit der erste Zug der Zahnradbahn von Station Csorba anlangen sollte, wanderte in 1 Stunde durch schattigen Wald zu dieser Station hinunter und fuhr dann mit der Bahn nach Poprád, wo ich im schönen Park Huss gute Unterkunft und liebe Gesellschaft fand.

Der nächste Tag war bestimmt für einen Ausflug nach der Dobschauer Eishöhle. Diese Tour wird am bequemsten und billigsten von Poprád aus zu Wagen unternommen, Anschluss findet man hier während der Reisezeit wohl immer. Eine Bahnverbindung Poprád-Dobschau (Dobsina) ist geplant, im Anschluss an die Strecke Dobschau-Bánréve, welche in Verbindung steht mit den Hauptlinien Kaschau-Miskolcz-Hatvan-Budapest und Sillein-Ruttka-Hatvan-Budapest.

Die Landschaft bietet dieselbe Szenerie, die Bewohner zeigen in ihrer Mischung von Slowaken, Deutschen, Magyaren und Zigeunern dasselbe wechselnde Bild wie auf der Fahrt nach dem Dunajecdurchbruch. Auf bequemer Landstrasse rollen die schnellen Zweispänner, oft in langer Reihe hinter einander, indem sie sich zu überholen suchen, nach Süden dem Flusse Hernad zu, klimmen dann in engem, waldreichem Felsenthale, zuletzt in grossen Windungen, den Abhang der Kleinen Tatra empor bis zur Höhe des Berges Popova (1 056 m), und eilen, das Zipser Komitat verlassend, zur Seite den zweithöchsten Berg der Niederen Tatra, den Königsberg (1 943 m), dem im Schweizer Stile erbauten Gasthause „Zur Eishöhle“ zu. Zwei grosse Slowakendörfer mit ihren langgestreckten Bauernhäusern, die Wohnung, Stall und Scheuer unter einem Dache vereinen, werden auf dieser vierstündigen Wagenfahrt passirt, beide am Nordabfall der Niederen Tatra gelegen, Grenicz und Vernar. Während wir im sauberen Wirthshaus von Vernar auf der Hinfahrt ein einfaches Frühstück einnahmen, spielten uns natürlich die unvermeidlichen Zigeuner etwas vor; aber bald mussten sie ihre lustigen Weisen unterbrechen, da ein Slowakenbegräbniss vorüberkam. Unter den Theilnehmern fielen am meisten mehrere stattliche Männer auf, welche in die bunte festliche Nationaltracht gekleidet waren; malerisch über die Schulter geworfen, wie der Tiroler seine Juppe, hatten sie eine weite Jacke aus weissem Schaaffell mit rothem Rand. Sie trugen lange Stangen, an denen Fahnen mit Heiligendarstellungen befestigt waren. Vor dem einfachen Dorffriedhofe blieben sie stehen; die übrigen geleiteten den Todten bis ans Grab, und als der schmucklose Sarg nach dem kurzen Gebete des Geistlichen hinabgelassen wurde, brachen die schwarzgekleideten Weiber in langanhaltende Klagen aus. Auf der Rückkehr fesselte uns hier ein anderes Bild. Wieder liessen die Zigeuner ihre Lieder ertönen, halbnackte Zigeunerkinder umringten uns bettelnd und schwangen sich im Tanze. Man muss die Grazie dieser braunen Mädchen bewundern, wie sie im Takte ihre blossen Füsse setzen und auf den Zehenspitzen sich drehen wie eine Balletkünstlerin; und sie stiessen und balgten sich mit Geschrei um die Kreuzer, die ihnen gespendet wurden. Da erschienen auf dem Plan sechs Deutsch-Böhmische Musikanten, die auf der Wanderschaft nach Budapest begriffen waren, und ein musikalisches Turnei erhob sich zwischen den schwermüthigen Geigen der Zigeuner und den freudig schmetternden Blasinstrumenten der Böhmaken. Eine unvergessliche Strassenszene voll pulsirenden Lebens.

Vom Hotel gelangt man auf einem wohlgepflegten Parkwege bequem ansteigend bei der Villenkolonie vorüber in etwa 20 Minuten zur Eishöhle, welche 1870 entdeckt wurde und Eigenthum der Stadt Dobschau ist. Sie liegt im Kalkgestein der Kleinen Tatra in einer Höhe von 970 m. Der Führer öffnet ein Holzgitter, ein kalter Luftzug strömt entgegen; wir treten in einen kleinen offenen Vorhof und steigen dann auf einer schmalen Holztreppe in die obere Etage der Höhle hinab, welche aus dem kleinen und dem grossen Eissalon besteht. In der östlichen Ecke führt eine hölzerne Stiege in die untere Etage hinab, die in den rechten und linken Ruffinyikorridor getheilt ist, genannt nach dem Entdecker der Höhle, dem Bergakademiker Eugen Ruffinyi aus Dobschau. Vom Ende des rechten Korridors leitet dann eine steile Holztreppe mit 150 Stufen wieder in den kleinen Salon zurück. Diese beiden Salons und Korridore sind umkleidet von Eis und Fels. Der Boden ist eine spiegelglatte Eisfläche, welche theilweise auf einer Bretterlage mit Geländer überschritten wird. 2 Mitglieder unserer Gesellschaft, ein Pester Herr mit seiner Tochter, hatten Schlittschuhe mitgebracht und zeigten sich hier auf dem Parkett des Salons mitten im Hochsommer als unübertreffliche Eiskünstler. Die Decke besteht theils aus kernigem Eis, welches mächtige Zapfen bildet, theils glitzert sie in der Pracht der Eiskrystalle, die so brüchig sind wie Splittergebackenes. An den Wänden tritt der Fels nur an wenigen Stellen hervor; neben der dicken Inkrustirung finden wir durchsichtige Schichten, die wie ein zarter Schleier den Stein verhüllen, und hier können wir auch deutlich das Fortschreiten der Vereisung bemerken. Diese Räume sind geschmückt mit mannigfachen stalaktitischen und stalagmitischen Gebilden, hier aus Eis wie in der Adelsberger Grotte aus weissem Stein.

Grabsteine, Säulen, Baumstämme, Wasserfälle, Vorhänge, ja eine Orgel, eine Wanne und ein Elephantenhaupt glaubt die Phantasie hier zu erkennen. In das Eis des rechten Korridors ist ein schmaler Gang von etwa 3 m Länge eingehauen, der in eine schön gewölbte Kapelle führt. Hier brennt auf einem Eisblock ein Licht, den Raum geheimnissvoll erleuchtend. Leider müssen wir dabei sehen, wie die schönen Eiswände durch eine Menge angehefteter Visitenkarten verunziert sind. Durch die elektrische Beleuchtung (seit 1887) werden in der Höhle Lichteffekte hervorgerufen wie das Glitzern der Sterne und der fahle Glanz des Mondes.

Von der Ausdehnung dieser Räume kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man bedenkt, dass die obere Etage 120 m lang, 35—60 m breit, 10—11 m hoch ist, und dass der rechte Korridor eine Länge von 120 m, der linke eine solche von 80 m hat. Die Dicke des Eises soll an manchen Stellen 20 m betragen, die Oberfläche 7 171 qm, der Inhalt 125 000 cbm. Die Temperatur beläuft sich im Jahresmittel in den Salons auf — 0,4 ° C., in den Korridoren — 2—3 ° C., in den Sommermonaten steigt sie in der oberen Etage auf + 2,5 ° C., während sie unten sich nicht über 0 ° C. erhebt. Die mittlere Jahreswärme ausserhalb der Höhle beläuft sich auf etwas mehr als 5 ° C. + 5 ° C. ist die höchste beobachtete Wärme im Salon, im August, bei einer Aussentemperatur von + 23,6 ° C., — 8,5 ° C. die grösste Kälte, im Dezember, bei einer Aussentemperatur von — 25 ° C. Es ist daher jedem anzurathen, sich erst gehörig abzukühlen, bevor er die Höhle betritt, und ein wärmendes Uebergewand anzulegen, um sich vor Erkältung zu schützen. Die Wanderung dauert 1—1½ Stunde, das Eintrittsgeld beträgt während der Besuchszeit von 11—3 Uhr 2 fl. für die Person.

Die Erklärung dieses Eisphänomens gibt Professor E. Richter in folgenden Worten („Zeitschr. d. Deutsch. u. Oesterr. Alpenver." Bd. XX, 520): „Alle bisher bekannten Eishöhlen haben einen hochgelegenen Eingang und einen tiefen Grund und entbehren der Ventilation. Sobald also die Luft vor dem Höhleneingange kühler wird als die in der Höhle, findet ein Einströmen der kalten Luft statt, während bei höherer Temperatur der Aussenluft keine Strömung, sondern nur eine allmähliche, recht langsame Erwärmung der inneren Luft vornehmlich durch die Bodenwärme stattfindet. So ist bei der Lage der meisten Höhlen auf Bergen, also in Gegenden mit niedrigen Temperaturen, die Andauer einer Temperatur unter Null durch mehrere Monate hindurch gesichert. Wenn aber in dieser Zeit, was besonders im Frühling (März—April) leicht eintreten wird, Tropfwasser in die Höhle gelangt, so wird dies frieren, und es werden sich Eismassen bilden, welche in Höhlen mit engem Eingang, wo nur wenig Luftwechsel möglich ist, sich das ganze Jahr erhalten, indem sie die sommerliche Schmelzperiode überdauern, in Höhlen mit weitem Eingange oder hoher Bodentemperatur aber bis zum Herbst auch verschwinden können, um sich während des Winters zu erneuern."

Am Abend sass ich wieder im Park Huss. Der nächste Tag entführte mich der Tatra. Bei Iglo unterbrach ich die Fahrt, um mit Benutzung einer Seitenbahn Leutschau (Löcse) einen Besuch abzustatten, der wegen ihrer Architektur interessanten Hauptstadt der Zips. Leutschau, im Jahre 1240 gegründet, war lange Zeit die blühendste Stadt Oberungarns und Vorort der 24 Deutschen Zipser Städte.

Eine gut erhaltene Stadtmauer mit Thoren und Thürmen umschliesst das Städtchen, welches auf einem theilweise steil abfallenden Hügel gelegen ist und wie eine Herrscherin in das Land schaut. Den Wallgraben füllen jetzt Blumen-, Gemüse- (Erbsen) und Obstgärten an. In der Häuserreihe, welche den viereckigen Hauptplatz umschliesst, erblicken wir mittelalterliche Gebäude mit den traulichen Lauben davor, das alte Haus der einst mächtigen Familie Thurzo; vor allem aber fesseln hier die Häuser mit den Lichthöfen, die in ihrer prachtvollen Italienischen Renaissancearchitektur ein Bild aus den glanzvollen Städten des Südens hervorzaubern. Reiche Patriziergeschlechter lebten hier als Gönner der Kunst, und in jenem Erker dort hat vielleicht in süsse Träume versunken die Jungfrau gesessen, welche im Jahre 1710 die im Besitze Rakoczy's befindliche Stadt an die Kaiserlichen Truppen verrieth und deren Bild, auf Holz gemalt und die „weisse Frau" genannt, noch heute an der Aussenseite der Stadtmauer neben dem Menhardthore hinter Gebüsch zu sehen ist. In der Mitte des Hauptplatzes steht das alte Rathhaus mit seinen Lauben, Arkaden und Thürmchen, mit den farbigen Darstellungen der Justitia, Patientia, Fortitudo, Prudentia und Temperantia, die lateinischen Erklärungen daneben. Der Gothische Sitzungssaal ist geschmückt mit den Porträts der Habsburgischen Herrscher, und in der Mitte der bunten Balkendecke hängt ein mächtiger Kronleuchter aus reinem Bergkrystall herab, den angeblich einst der Rath von Venedig diesem Stapelplatze für den Russischen und Polnischen Handel zum Geschenke gemacht hat. Ein wahres Museum der Kunst aber ist die katholische Pfarrkiche St. Jacobi, im Gothischen Stile, dreischiffig im 13. Jahrhundert erbaut, mit ihren Tafel- und Wandgemälden, den vielen kunstvollen Altären, der Orgel, der Kanzel, dem Sakramentshäuschen, den Kirchenstühlen mit Schnitz- und Intarsiaarbeit, den Grabdenkmälern patrizischer Geschlechter. Die Künstlernamen Veit Stoss, Albrecht Dürer, Lukas Cranach tönen dem Besucher entgegen, hier wird die geschichtliche Erinnerung geweckt an die Persönlichkeiten eines Matthias Corvinus und Betlen Gabor und an die Familie der Thursonen, die einst die höchsten Würdenträger im Lande waren und deren Mitglieder auch auf dem Bischofsstuhle in Breslau sassen. Andere Gedanken aber bewegen uns, wenn wir an der alten Jesuitenkirche, nahe am Polnischen Thore, emporblicken und hier am Strebepfeiler des Thurmes einen eingemauerten Mönchskopf und weiter an der Kirchenmauer das Reliefbild eines Mönches und einer Nonne erblicken. In die mit Farben und Formen prunkende Barockzeit versetzt uns die Minoritenkirche, nicht weit vom Menhardthore gelegen. So kann Leutschau mit seinen Kunstdenkmälern neben Nürnberg und Hildesheim gestellt werden. Nimmt man dazu noch die wald- und bergreiche Umgebung — in einem anmuthigen Seitenthale liegt das junge, hübsche Bad (Löcse-Fürdö) —, und die liebenswürdigen Deutschen Bewohner, so wird man diesen Abstecher jedem aus vollem Herzen anempfehlen können.

Von Iglo an durchfährt die Bahn das felsige Thal des Flusses Hernad bis zum grossen Knotenpunkt Kaschau, wo es sich erweitert, geht dann immer dem Laufe des Flusses folgend nach Süden durch weinreiche Gegend (Hegyalja), um dann nach Westen umbiegend über Miskolcz und Hatvan südlich des Matragebirges der Hauptstadt des Landes zuzueilen. Hier in der reichhaltigen Millenniumsausstellung konnte ich die Reisezeit in Gedanken noch einmal durchleben. Was das Popráder Karpathenmuseum an Sehenswerthem besitzt, war hier erweitert und ergänzt ausgestellt: Steine, Pflanzen, Thiere, Reliefs, Bücher, Karten und Photographien, Geräthe, Kleidungsstücke und Kunstgegenstände, alles vereinte sich, um liebe Erinnerungen wachzurufen.

Aus dem Etat der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung für 1897/98.

Der Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung veranschlagt für 1897/98 die ordentlichen Einnahmen auf 1 111 866 639 *M.* (gegen das Vorjahr + 82 440 314 *M.*), die ausserordentlichen Einnahmen auf 6 488 000 (+ 6 488 000) *M.*, die Gesammteinnahmen auf 1 118 354 639 (+ 88 928 314) *M.*, die dauernden Ausgaben auf 634 427 085 (+ 45 509 313) *M.*, die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben auf 48 108 000 (+ 7 416 000) *M.*; der Ueberschuss beträgt sonach 435 819 554 (+ 36 003 001) *M.*

Die ordentlichen Einnahmen der Staatseisenbahn-Verwaltung sind folgendermaassen veranschlagt: Personen- und Gepäckverkehr 299 084 000 (+ 25 384 000) *M.*, Güterverkehr 735 805 000 (+ 55 505 000) *M.*, Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 19 237 350 (+ 1 083 250) *M.*, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 13 038 100 (+ 1 893 100) *M.*, Erträge aus Veräusserungen 22 482 000 (+ 3 847 000) Mark und verschiedene Einnahmen 20 563 900 (+ 1 905 600) *M.*, Antheil an dem Reinertrage der Main-Neckarbahn 615 277 (— 73 300) *M.*, Antheil an der Roheinnahme der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn 564 411 (+ 45 587) *M.*, Dividende von dem Staatsantheile an den Stamm- und Prioritäts-Stammaktien verschiedener Privateisenbahnen, bei welchem der Staat betheiligt ist usw. auf 176 601 (+ 5 215) *M.* und sonstige Einnahmen 300 000 (— 4 902 000) *M.* Die ausserordentlichen Einnahmen, die im Vorjahre im Ordinarium unter sonstige Einnahmen nachgewiesen sind, setzen sich zusammen aus folgenden Positionen: a) Beitrag des Reichs zu den Kosten der Herstellung des zweiten Geleises auf den Strecken Lissa-Gellendorf und Schebitz-Breslau, letzte Rate 1 044 000 *M.*, b) desgleichen des zweiten Geleises auf den Strecken Frankfurt a/O.-Posen, Leipzig-Eilenburg, Finsterwalde-Bentschen und Cottbus-Lissa, fernere Rate 5 400 000 *M.*, c) Beitrag der Basaltaktiengesellschaft zu Linz zu den Kosten der Erweiterung der Geleisanlagen auf dem Bahnhofe daselbst 44 000 *M.*

Die dauernden Ausgaben sind im einzelnen wie folgt veranschlagt: Besoldungen 141 165 700 (+ 7 731 400) *M.*, Pension an einen früheren Direktor der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft usw. 6 150 *M.*, Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten 18 285 400 (+ 943 400) *M.*, Remunerirung von Hilfsarbeitern, Löhne, Stellenzulagen usw. 94 006 600 (+ 6 363 300) *M.*, Tagegelder, Reise- und Umzugskosten usw. 25 027 000 (+ 1 713 300) Mark, ausserordentliche Remunerationen und Unterstützungen

3 881 800 (+ 118 500) ℳ, für Wohlfahrtszwecke 19 952 000 (+ 1 555 300) ℳ, für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien, sowie für Beschaffung von Betriebsmaterialien 65 128 000 (+ 4 275 000) ℳ, Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen 115 190 000 (9 824 000) ℳ, Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen 103 579 000 (+ 1 855 000) ℳ, Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten 4 425 100 (+ 856 300) ℳ, Benutzung fremder Betriebsmittel 9 618 900 (1 109 700) ℳ, verschiedene Ausgaben 16 817 700 (+ 284 450) ℳ, der Antheil Hessens an dem Betriebsüberschusse der gemeinschaftlichen Verwaltung des Preussischen und Hessischen Eisenbahnbesitzes 7 955 837 ℳ, Zinsen und Tilgungsbeträge 4 311 478 (+ 1 136 530) ℳ, Besoldungen, Tagegelder, Reise- und Umzugskosten usw. für die Ministerialabtheilungen für das Eisenbahnwesen usw. 1 308 272 (+ 47 733) ℳ, Kosten der Vorarbeiten zu neuen Eisenbahnen 200 000 ℳ (wie im Vorjahre), Dispositionsbesoldungen, Wartegelder und Unterstützungen usw. 3 426 700 (— 217 300) ℳ.

Im Ordinarium ergiebt sich ein Ueberschuss von 477 439 554 ℳ, worauf zur Verzinsung der Eisenbahn-Kapitalschuld 190 957 804 ℳ in Rechnung zu stellen sind. Von den verbleibenden 286 481 750 ℳ sind bestimmt: 1. nach § 4 Nr. 1 des Eisenbahn-Garantiegesetzes vom 27. März 1882 zur planmässigen Amortisation der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen Schulden 2 765 665 ℳ, 2. nach § 4 Nr. 2 desselben Gesetzes zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche anderenfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müssten, und zwar: a) zur ausserordentlichen Tilgung von Staatsschulden bezw. zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen 23 614 847 ℳ und b) zur Deckung anderweiter etatsmässiger Ausgaben des Rechnungsjahres 1897/98 260 101 238 ℳ. Ausserdem ist derjenige Theil des Ueberschusses der Eisenbahnverwaltung aus dem Rechnungsjahre 1895/96, welcher über die anschlagsmässige Summe von 200 803 619 ℳ hinausgeht und zur Deckung von Staatsausgaben des genannten Rechnungsjahres bereits Verwendung gefunden hat, mit 58 129 808 Mark ebenfalls und zwar vom 1. April 1896 ab von der Staatseisenbahn-Kapitalschuld abzuschreiben.

Werden in dem Abschlusse die unter Kap. 33 „Dispositionsbesoldungen, Wartegelder und Unterstützungen“ mit 3 426 700 ℳ veranschlagten Ausgaben ausser Betracht gelassen, so ergibt sich im Ordinarium ein Ueberschuss von 480 866 254 ℳ.

Die einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben betragen 48 108 000 ℳ; hiervon entfallen auf die Herstellung zweiter Geleise:

im Bezirk der	auf den Strecken	ℳ
K. E.-D. Breslau	Schebitz-Breslau, letzte Rate	990 000
„ „	Breslau-Königszelt, fernere Rate	400 000
„ Cassel	Meschede-Bestwig	310 000
„ Elberfeld	Barmen-Rittershausen-Langerfeld, letzte Rate	158 000
„ „	Ohligs-Solingen-Süd von Kilometer 5,0 bis 6,1	320 000
„ Halle a/S.	Leipzig-Eilenburg, Finsterwalde-Cottbus-Guben und Cottbus-Sagan, fernere Rate	3 000 000
„ Kattowitz	Kreuzburg-Lublinitz-Tarnowitz, fernere Rate	600 000
„ Magdeburg	Vienenburg-Goslar, fernere Rate	400 000
„ „	Nauendorf-Könnern, erste Rate	250 000
„ Münster i/W.	Wesel-Büderich und zur Erweiterung des Bahnhofes zu Büderich	350 000
„ Posen	Lissa-Gellendorf, fernere Rate	500 000
„ „	Frankfurt a/O.-Bentschen-Posen, Guben-Bentschen und Lissa-Glogau-Sagan, fernere Rate	6 000 000
Wilhemshaven-Oldenburger Eisenb.	Sande-Bant, letzte Rate	100 000

Unter den einmaligen Ausgaben erscheinen ferner u. a. folgende Posten:

Direktionsbezirk Berlin:

Erweiterung des Bahnhofes zu Lichtenberg-Friedrichsfelde, fernere Rate . . . . . . 210 000 ℳ

Erweiterung des Stettiner Bahnhofes zu Berlin, fernere Rate . . . . 2 500 000 „

Ausbau der an den Schlesischen Bahnhof zu Berlin angrenzenden Strecken der Ostbahn und der Schlesischen Bahn, fernere Rate . . 2 500 000 „

Herstellung besonderer Vorortgeleise der Anhalter Bahn von Berlin bis Gross-Lichterfelde, erste Rate . . . . 1 000 000 ℳ

Grunderwerb für die Herstellung besonderer Vorortgeleise der Schlesischen Bahn vom Schlesischen Bahnhofe zu Berlin bis Erkner, erste Rate (vergl. die Mittheilung in Nr. 4 S. 28 d. Ztg.) . . . . 500 000 „

Direktionsbezirk Köln:

Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Crefeld, erste Rate . . . . 800 000 ℳ

Herstellung einer Verbindungsbahn von Ehrenbreitstein nach Bahnhof Coblenz (M.) unter Benutzung der Hochheimer Rheinbrücke, erste Rate . . . . 200 000 „

Direktionsbezirk Danzig:

Erweiterung des Weichselbahnhofes bei Danzig und Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen diesem Bahnhofe und dem Rangirbahnhofe Saspe bei Neufahrwasser, erste Rate . . . . 250 000 ℳ

Direktionsbezirk Frankfurt a/M.:

Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Wiesbaden, erste Rate (vergl. die Mittheilung in Nr. 4 S. 28 d. Ztg.) . . . . 1 000 000 ℳ

Direktionsbezirk Stettin:

Erweiterung des Central-Güterbahnhofes zu Stettin, erste Rate . . . . 800 000 ℳ

Da mit Beginn des Etatsjahres 1897/98 die Preussisch-Hessische Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft nach Maassgabe des durch das Gesetz vom 16. Dezember 1896 genehmigten Staatsvertrages vom 23. Juni 1896 in Kraft tritt, umfasst demgemäss der Etat der Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1897/98 in den Einnahmen und Ausgaben den Gesammtbereich der Betriebs- und Finanzgemeinschaft (also einschliesslich des Hessischen Eisenbahnbesitzes).

Durch den Hinzutritt der Strecken der Hessischen Ludwigsbahn sowie der Oberhessischen Eisenbahnen und der Hessischen Nebenbahnen werden umfangreiche Verwaltungsmaassregeln erforderlich, deren Durchführung auf Grund der neuen, sich fortgesetzt gut bewährenden Verwaltungsordnung der Staatseisenbahnen indessen keine Schwierigkeit bietet. Nach dem Staatsvertrage vom 23. Juni 1896 hat die unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung der in die Gemeinschaft eingeworfenen Hessischen Bahnstreken durch eine in Mainz zu errichtende Eisenbahndirektion bezw. durch die Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. zu erfolgen. Die Bildung des neuen Eisenbahn-Direktionsbezirks Mainz und die Zutheilung der in das Verkehrsgebiet der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. fallenden Strecken der Oberhessischen Eisenbahnen und mehrerer Strecken der Hessischen Ludwigsbahn zu dem Bezirke dieser Direktion lässt gleichzeitig eine anderweite Abgrenzung der angrenzenden Eisenbahn-Direktionsbezirke St. Johann-Saarbrücken, Köln und Elberfeld auf einigen Bahnlinien geboten erscheinen. Danach ist in Aussicht genommen, vom 1. April d. J. ab den Bezirken Mainz und Frankfurt a/M. folgende Bahnstrecken zuzutheilen, und zwar:

a) dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Mainz: Coblenz-Bingerbrück-Mainz-Bischofsheim-Gross-Gerau-Darmstadt, Darmstadt-Babenhausen-Landesgrenze-Aschaffenburg, Bischofsheim-Goldstein, Hammelstrift-Kranichstein, Bingerbrück-Kirn, Langenlonsheim-Simmern, Simmern-Kirchberg i. Hunsrück/Castellaun, Kempten (Bingen)-Alzey-Monsheim-Worms, Monsheim-Hohensülzen-Landesgrenze, Monsheim-Wachenheim-Mölsheim-Landesgrenze, Mainz-Armsheim-Wendelsheim, Bodenheim-Gau-Odernheim-Alzey-Wahlheim-Landesgrenze, Undenheim-Nierstein, Mainz-Osthofen-Worms-Landesgrenze, Gau-Odernheim-Osthofen, Osthofen-Hamm-Guntersblum, Worms-Gundheim, Worms-Rosengarten-Biblis-Goddelau-Erfelden-Goldstein, Rosengarten-Lampertheim, Hofheim-Bensheim, Lorsch-Heppenheim-Fürth, Mörlenbach-Wahlen, Biblis-Lampertheim-Landesgrenze-Waldhof-Mannheim-Hauptbahnhof-Mannheim-Neckarvorstadt, Goddelau-Erfelden-Darmstadt, Darmstadt-Wiebelsbach-Heubach-Erbach-Eberbach, Wiebelsbach-Heubach-Babenhausen-Hanau, Offenbach-Reinheim, Bieber-Dietzenbach, Oberroden-Dreieichenhain-Offenbach mit Abzweigung von Dreieichenhain nach Langen Bahnhof und von Sprendlingen nach Langen, Darmstadt-Gross-Zimmern;

b) dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M.: Troisdorf-Betzdorf-Giessen, Wissen-Morsbach, Grünebach-Daaden, Dillenburg-Strassebersbach, Dillenburg-Auguststollen bezw. Nikolausstollen, Engers-Siershahn-Au, Grenzau-Höhr-Grenzhausen, Limburg-Altenkirchen, Siershahn-Staffel, Lollar-Wetzlar, Wetzlar-Niederlahnstein, Weilburg-Laubuseschbach, Hohenrhein-Oberlahnstein, Niederlahnstein-Frankfurt a/M., Wiesbaden-Diez, Kurve-Wiesbaden, Kurve-Biebrich, Wiesbaden-Biebrich, Frankfurt a/M.-Niedernhausen-Eschhofen (Limburg), Niedernhausen-Wiesbaden, Griesheim-Frankfurt a/M. (Ostbahnhof) (Theil gepachtet), Goldstein-Frankfurt a/M., Goldstein-Sachsenhausen, Frankfurt a/M. (Ostbahnhof)-Hanau-Landesgrenze, Landes-

grenze-Aschaffenburg (gepachtet), Höchst a/M.-Soden im Taunus, Frankfurt a/M.-Homburg v. d. H.-Usingen, Friedrichsdorf-Friedberg (Hessen), Lollar - Giessen - Bockenheim, Friedberg (Hessen)-Hanau, Frankfurt a/M.-Bebra, Elm-Landesgrenze, Landesgrenze-Gemünden (gepachtet), Bronzell - Gersfeld, Götzenhof - Tann, Giessen - Fulda, Grünberg - Londorf, Lollar - Londorf, Nieder-Gemünden-Landesgrenze bei Nieder-Ofleiden, Salzschlirf-Schlitz, Giessen - Gelnhausen, Hungen - Laubach, Laubach - Mücke, Nidda-Schotten, Friedberg (Hessen) - Hungen, Beienheim - Nidda, Stockheim-Gedern, Gedern - Grebenhain - Crainfeld, Grebenhain - Crainfeld-Lauterbach.

Gleichzeitig mit diesen Maassnahmen werden die Strecken Bingerbrück - Kirn, Langenlonsheim - Simmern, Simmern - Kirchberg i. Hunsrück / Castellaun aus dem Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken und die Strecke Coblenz - Bingerbrück aus dem Direktionsbezirk Köln auf den Direktionsbezirk Mainz, die Strecken Kalk - Troisdorf - Niederlahnstein, Coblenz - Niederlahnstein und Urbach-Troisdorf aus dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M. auf den Direktionsbezirk Köln und Siegburg-Bergneustadt sowie Osberghausen-Wiehl aus demselben Bezirke auf den Direktionsbezirk Elberfeld übergehen und ausserdem die sämmtlichen Bahnanlagen von Köln-Deutz und Kalk mit der Strecke Mülheim a/Rhein-Urbach, soweit sie bisher zum Direktionsbezirk Elberfeld gehörten, dem Direktionsbezirk Köln zugetheilt werden.

Ausser den vorstehend bezeichneten anderweiten Betriebsabgrenzungen ist zum Zwecke einer einfacheren Betriebsführung beabsichtigt, die Bahnstrecke Schönsee-Osterode aus dem Direktionsbezirk Bromberg in den Direktionsbezirk Danzig zu überweisen.

Im Etatsjahre 1897/98 werden voraussichtlich 416,78 km neue Eisenbahnen dem Betriebe übergeben werden; die einzelnen Strecken sind bereits in Nr. 4 S. 27 d. Ztg. mitgetheilt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Aenderung von Stationsnamen. Sächsische Staatseisenbahnen. Die Bahnhöfe Connewitz und Stötteritz erhalten vom 1. April d. J. ab die Bezeichnung Leipzig-Connewitz bezw. Leipzig-Stötteritz.

Eröffnung von Stationen. Badische Staatseisenbahnen. Auf der Strecke Karlsruhe-Offenburg ist am 1. Dezember 1896 zwischen den Stationen Achern und Renchen der Haltepunkt Oensbach für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Expressgut, sowie Einzelsendungen von Kleinvieh und Hunden in Begleitung von Reisenden eröffnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 256 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der Preussischen Staatseisenbahndirektionen, der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs - Eisenbahn und der Oberhessischen Eisenbahnen), betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Reichstage.

In der Budgetkommission des Reichstages wurde am 21. d. Mts. das Extraordinarium des Eisenbahnetats für 1897/98 (vergl. die Mittheilung in Nr. 91, S. 825, Jahrg. 1896 d. Ztg.) berathen. Zur Vermehrung der Betriebsmittel wurde die zweite Rate in Höhe von 3 500 000 ℳ. bewilligt, ebenso die zweite Rate von 100 000 ℳ. zur Erweiterung des Bahnhofes Gross-Hettingen und die zur Erweiterung der Werkstättenanlagen zu Bischheim und Montigny geforderte erste Rate von 190 000 ℳ.

Zur Herstellung des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke zwischen Diedenhofen und Hayingen wurden 400 000 ℳ. bewilligt, ebenso 400 000 ℳ. als erste Rate zum Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Masmünster nach Sewen. Bewilligt wurden ferner an Neuforderungen (erste Raten): 250 000 ℳ. für den Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Wörth a/S. nach Lembach, 250 000 ℳ. für den Bau einer im Unterbau zweigeleisigen vollspurigen Hauptbahn von Oberhofen nach Bischweiler, 300 000 ℳ. für den Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Lauterburg nach Weissenburg. Die Forderung von 1 000 000 ℳ. für die erste Rate einer zweigeleisigen vollspurigen Hauptbahn von Busendorf nach Dillingen wurde abgelehnt. Die weiteren ersten Raten: 400 000 ℳ. für den Bau einer schmalspurigen Nebenbahn Bollweiler-Ensisheim-Colberg, 800 000 ℳ. für den Bau des zweiten Geleises auf der Strecke Kalhausen-Saargemünd, 650 000 ℳ. zum Ausbau des zweiten Geleises auf den Strecken Strassen-Bartringen-Belgische Grenze bei Böttingen und Oetringen-Preussische Grenze bei Wasserbillig, sowie 200 000 ℳ. zum Bau von Miethswohnungen für mittlere und untere Beamte wurden bewilligt. Damit ist der Eisenbahnetat erledigt.

Das Preussische Abgeordnetenhaus

hat den Staatsvertrag zwischen Preussen und Oldenburg wegen Herstellung einer Eisenbahn von Lohne nach Hesepe (Bramsche) oder einem anderen geeigneten Punkte der Eisenbahn Osnabrück-Quakenbrück in dritter Lesung angenommen.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Monat Dezember 1896.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. Pr. St.-A." veröffentliche Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Dezember 1896 ergibt für 63 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40 198,56 km, folgendes: Im Monat Dezember 1896 betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 28 236 848 ℳ. oder 2 438 259 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 717 ℳ. oder 7,98 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 79 793 312 ℳ. oder 7 095 996 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 991 ℳ. oder 8,27 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Dezember 1896 betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 267 912 677 ℳ. oder 16 057 099 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 233 ℳ. oder 4,33 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 612 644 261 ℳ. oder 33 166 018 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 18 504 ℳ. oder 3,66 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 70 506 783 ℳ. oder 3 112 247 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 10 714 ℳ. oder 2,44 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 141 808 652 ℳ. oder 12 359 688 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 21 223 ℳ. oder 7,24 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden: am 1. Dezember 1896 die Strecken Schwerin a/W.-Landsberg a/W. 24,36 km (Königliche Eisenbahndirektion in Posen), Lobenstein-Lemnitzhammer 2,60 km (Königliche Eisenbahndirektion in Erfurt), eine Elbzweigbahn in Dresden 0,88 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) und die Eisenbahn von Rauscha nach Freiwaldau 8,42 km (Lausitzer Eisenbahngesellschaft); am 4. Dezember 1896 die Strecke Zülz-Gogolin 31,09 km (Neustadt O.-S. - Gogoliner Eisenbahn); am 15. Dezember 1896 die Strecken Lauchstädt-Benkendorf 5,70 km (Königliche Eisenbahndirektion in Erfurt), Volkmarsen - Wolfhagen 10,87 km (Königliche Eisenbahndirektion in Cassel) und Waldheim - Kriebethal 3,02 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen); am 22. Dezember 1896 die Strecke Simmatzig-Redel 9,00 km (Königliche Eisenbahndirektion in Stettin) und am 28. Dezember 1896 die Strecke Bühl - Bühlerthal - Oberthal 5,97 km (Bühlerthalbahn).

Landes-Eisenbahnrath.

Dem Preussischen Landtag ist seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten eine übersichtliche Darstellung der Ergebnisse der im Jahre 1896 stattgehabten Verhandlungen des Landes-Eisenbahnrathes und der darauf getroffenen Entscheidungen nebst den Verhandlungen und Drucksachen des Landes-Eisenbahnrathes übermittelt worden. Danach ist der Landes-Eisenbahnrath im Jahre 1896 zweimal zusammengetreten. In diesen Sitzungen hat der Landes-Eisenbahnrath über die dem Entwurfe des Staatshaushaltsetats für 1897/98 beigefügte Nachweisung der Normaltransportgebühren für Personen und Güter, über Anträge auf Abänderungen der allgemeinen Tarifvorschriften für die Beförderung von Gütern und der Güterklassifikation und über Anträge auf Einführung von Ausnahmetarifen berathen. Die Entscheidung über die für die Beförderung von Melasse und Melassefutter zu gewährenden Frachtermässigungen steht noch aus. Im übrigen ist den gutachtlichen Aeusserungen des Landes-Eisenbahnrathes durchweg beigetreten.

Betriebseröffnungen.

Kleinbahnen des Kreises Jerichow I. Die 0,86 km lange schmalspurige Strecke Burg Umladebahnhof-Ihle-Kanal ist am 12. Dezember 1896 dem Betriebe übergeben worden. Von und nach dem Ihle-Kanal werden nur Wagenladungsgüter abgefertigt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 16. d. Mts. ist die zwischen Arnschwang und Kothmaissling neu errichtete Haltestelle Weiding für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden eröffnet worden.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Kattowitz ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Gleiwitz nach Neuberun mit Abzweigung von einem geeigneten Punkte dieser Bahn nach Antonienhütte beauftragt worden.

Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über die Eisenbahnen von Jädickendorf nach Pyritz und von Berlinchen nach Arnswalde.

Die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über die am 14. Dezember 1896 Allerhöchst konzessionirten Eisenbahnen von Jädickendorf nach Pyritz und von Berlinchen nach Arnswalde (vergl. die Mittheilung in Nr. 4 S. 28 d. Ztg.) im Sinne des § 46 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 ist dem zum Königlichen Eisenbahnkommissar für die Stargard-Cüstriner Eisenbahn bestellten Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin übertragen worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung.

Dem Abgeordnetenhause ist der Nachweis über die Verwendung des Dispositionsfonds im Extraordinarium des Etats der Eisenbahnverwaltung für 1895/96 zugegangen. Danach standen in dem genannten Fonds nach Abzug von 590 000 ℳ zur Erbauung eines Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion zu Cassel noch 2 591 181 ℳ zur Verfügung. Zur Verwendung kamen 1 323 946 ℳ für mehrere ausgeführte Umbauten, Mehrkosten und Grunderwerbungen, während der Bestand von 1 267 234 ℳ zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen ist.

Hessische Ludwigsbahn.

Bei dem bevorstehenden Uebergange der Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn in die Hände des Preussischen und Hessischen Staates verabschieden sich in dem Anzeigeblatt der Hessischen Ludwigsbahn vom 21. d. Mts. der Verwaltungsrath und die Spezialdirektion von den sämmtlichen Beamten und Bediensteten, danken ihnen für treue Pflichterfüllung und ihre Unterstützung und wünschen ihnen das beste Wohlergehen.

Durch eine Bekanntmachung des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn werden die Besitzer der Obligationen pro 1868/69 darauf aufmerksam gemacht, dass die neuen Zinsbogen demnächst fertiggestellt und nach vorheriger Bekanntmachung ausgereicht werden.

Kleinbahnen.

Cöthener Kleinbahn. In das Gesellschaftsregister des Königlichen Amtsgerichts zu Berlin ist unter Nr. 13038 a, woselbst die Kommanditgesellschaft: Eisenbahn-Baugesellschaft R. Burchard & Co. mit dem Sitze zu Berlin, vermerkt steht, eingetragen: In Cöthen ist eine Zweigniederlassung unter der Firma Eisenbahn-Baugesellschaft R. Burchard & Co., Zweigniederlassung — Cöthener Kleinbahn errichtet.

Eupener Kleinbahngesellschaft. In das Gesellschaftsregister des Amtsgerichts Eupen ist eingetragen die Aktiengesellschaft „Eupener Kleinbahngesellschaft" mit dem Sitze in Eupen. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb von Kleinbahnen. Auch ist es der Gesellschaft gestattet, sich an Unternehmungen jedwelcher Art, vorzugsweise solchen zu betheiligen, welche die Hebung von Handel und Industrie zum Zwecke haben. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 180 000 ℳ.

Kleinbahn Friedeberg-Bahnhof Friedeberg. Dem Kreise Friedeberg, welcher den Bau und Betrieb einer Kleinbahn von der Stadt Friedeberg nach dem Bahnhof gleichen Namens der Ostbahn beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Kleinbahn Eltville-Schlangenbad. Die Gesellschaft der Kleinbahn Eltville-Schlangenbad hat die Genehmigung zur Fortführung der Bahn bis Langenschwalbach erhalten.

Kleinbahnprojekte.

Der Kreistag des Kreises Simmern hat bezüglich der Grunderwerbskosten für die Fortsetzung der Hunsruckbahn von Kirchberg nach Hermeskeil beschlossen, die in den Kreis Simmern fallenden Ländereien kostenfrei zur Verfügung zu stellen, falls der Staat sich verpflichtet, nach genauer Abschätzung die Hälfte des Betrages an den Kreis zurückzuvergüten.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdebahn-Aktiengesellschaft. In der am 16. d. Mts. abgehaltenen Konferenz der Magistratskommission mit den Vertretern der Grossen Berliner Pferdebahngesellschaft wurde die endgültige Feststellung der Fassung der Hauptparagraphen des neuen Vertragsentwurfes berathen, also der Punkte: a) Betriebssystem, b) Betheiligung der Stadtgemeinde am Reingewinn neben der von den Gesellschaften zugestandenen Abgabe von 8 % der Roheinnahme, c) Kreuzung, Anschluss und Mitbenutzung der Anlagen zum Betriebe von anderen Bahnen, d) Recht des Magistrats auf Auskunft. Die Fassung ist wie folgt festgestellt: a) Als Betriebssystem ist im allgemeinen die oberirdische Stromzuleitung anzuwenden. An Stelle derselben muss dort, wo es vom Magistrat verlangt wird, auch gemischtes System mit Akkumulatoren ausgeführt werden. Bei den gegenwärtigen zum Betriebe benutzten Strassen wird dieses Verlangen — vorbehaltlich der genauen Bestimmung der Anfangs- und Endpunkte der Akkumulatorenstrecken — hinsichtlich der auf dem Plane mit blauer Farbe kenntlich gemachten Strassenzüge gestellt. Der Magistrat bleibt berechtigt, das gleiche Verlangen auch noch hinsichtlich anderer Abschnitte dieser Strassenzüge zu stellen, sofern dies im öffentlichen Interesse erforderlich wird. Bezüglich der konzessionirten, aber noch nicht ausgeführten Linien und der noch zu konzessionirenden bleibt dem Magistrat das Recht vorbehalten, diejenigen Strecken, auf welchen Akkumulatorenbetrieb erfolgen soll, zu bestimmen. b) Falls die Gesellschaften zur Deckung der Kosten der Umwandlung ihr Aktienkapital erhöhen sollten, ist dasjenige Aktienkapital, welches erweislich zu diesem Zwecke Verwendung gefunden, vorweg auf 6 % zu verzinsen. Die Stadtgemeinde ist demnach erst, nachdem das gegenwärtige Aktienkapital mit 12 % und das weitere, zur Umwandlung verwendete Aktienkapital mit 6 % verzinst worden, an dem überschiessenden Betrage des Reingewinns zur Hälfte betheiligt. Den Gesellschaften wird das Recht eingeräumt, an Stelle dieser Abgabe vom Reingewinn weitere 2 % (also 10 %) der Roheinnahme zu zahlen. Sie haben binnen 6 Monaten nach Abschluss dieses Vertrages ihre schriftliche, für die Dauer des Vertrages verbindliche Erklärung abzugeben, ob sie von diesem Recht Gebrauch machen wollen. Nach fruchtlosem Ablauf der Frist erlischt das Wahlrecht. c) Kreuzung, Anschluss und Mitbenutzung der Anlagen zum Betriebe von anderen Bahnen. Die Gesellschaften müssen sich auf Verlangen des Magistrats, ohne dass ihnen daraus Ansprüche an die Stadtgemeinde erwachsen, eine Kreuzung und ebenso die Mitbenutzung ihrer Anlagen, letztere jedoch nur auf kurzen, insgesammt 400 m auf je einer Linie des jeweiligen Fahrplanes nicht übersteigenden Strecken und einen Anschluss fremder Bahnen gefallen lassen. Eine Strecke, welche von mehreren Linien benutzt wird, darf jedoch bei Berechnung der 400 m nur einmal für die Mitbenutzung in Anspruch genommen werden. Unter diesen Voraussetzungen müssen sie sich auch die etwa nothwendigen auf Kosten des mitbenutzenden Unternehmers herzustellenden Abänderungen ihrer Anlagen gefallen lassen. Der mitbenutzende Unternehmer hat den Gesellschaften volle Schadloshaltung zu gewähren und insbesondere auch zu den Kosten der Unterhaltung und zur Tilgung der zur Herstellung der gemeinschaftlich benutzten Anlagen aufgewendeten Kosten beizutragen. Sämmtliche aus Anlass dieser Bestimmungen zwischen den Gesellschaften und dem eine Kreuzung oder Mitbenutzung beanspruchenden oder besitzenden Unternehmer entstehenden Streitigkeiten entscheidet der Magistrat. Die vom Magistrat vorläufig festgestellte Entschädigung ist auf Verlangen der Gesellschaften von dem mitbenutzenden Unternehmer sicherzustellen. Gegen die Entscheidung steht den Gesellschaften und dem mitbenutzenden Unternehmer binnen 4 Wochen die Anrufung des Schiedsgerichts zu. d) Recht des Magistrats auf Auskunft. Die Gesellschaften verpflichten sich, dem Magistrat jede ihm erforderlich erscheinende Auskunft über die Umwandlung, den Bau und den Betrieb zu ertheilen. Sie unterwerfen sich einer Vertragsstrafe von je 100 ℳ für jeden Unterlassungsfall.

Schiffsverkehr an den Kaianlagen in Hamburg im Jahre 1896.

Nach der Uebersicht des Schiffsverkehrs an den Kaianlagen in Hamburg, welche die dortige Deputation für Handel und Schifffahrt jährlich veröffentlicht, betrug die Anzahl der angekommenen Schiffe im Jahre 1896 4 033, welche einen Raum-

gehalt von 9 309 985 cbm oder von 3 286 424 Registertonnen hatten, gegen 4 015 Schiffe von 9 678 986 cbm oder 3 416 682 Registertonnen in 1895. Von den in 1896 angekommenen Schiffen entfallen auf die im Staatsbetrieb stehenden Kaianlagen 3 784 von 7 374 535 cbm Raumgehalt oder 2 603 210 Registertonnen gegen 3 754 Schiffe von 7 711 996 cbm Raumgehalt oder 2 722 331 Registertonnen 1895.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Venezuela.

Mitte Dezember 1896 wurde in Amsterdam eine Versammlung der Schuldscheininhaber (first mortgage debentures) der Carenero-Eisenbahn abgehalten, der vom Ausschuss folgender Bericht erstattet wurde:

Der vom Ausschuss nach Venezuela entsandte Vertreter hat das Unternehmen nicht in einer befriedigenden Lage gefunden; die Berichte über den Betrieb waren sehr niederdrückend und der letzte Bericht über die Einnahmen und Ausgaben war kaum ermuthigender, in nächster Zeit wird kaum eine grosse Verbesserung zu erwarten sein. Der Ausschuss hat bisher bereits etwa 180 000 fl. (Holl.) vorgestreckt. Zwischen der Gesellschaft und der Venezolanischen Regierung ist zur Regelung der Frage über die Zinsengewähr und die durch den Krieg verursachten Schäden festgesetzt worden, dass die Bahn nur bis Espagnola del Guapo hergestellt werden soll; ausserdem hat die Gesellschaft das Recht, verschiedene kleine Anschlussbahnen zu bauen. Nach Ablauf der Schifffahrtskonzession im Jahre 1902 behält die Gesellschaft dieselben Rechte wie die anderen bestehenden oder in Zukunft noch zu gründenden Unternehmungen, aber ohne Vorrecht. Die Gesellschaft verziehtet auf die Zinsengewähr gegen Uebergabe von 800 000 Bolivar in 5 % Schuldverschreibungen der Venezolanischen Regierung. Die Ansprüche, betreffend die durch den Krieg verursachten Schäden und den Verkauf des Dampfers Carenero an die Regierung, werden durch 200 000 Bol., von denen 15 000 Bol. baar und 185 000 Bol. in 5 % Schuldverschreibungen bezahlt werden, geregelt; das Schiff kommt bei dieser Regelung mit 75 000 Bol. zur Anrechnung und die Hälfte von dieser Summe fällt der Allgemeinen Schmalspurbahngesellschaft zu. Die Versammlung hat den Vorschlag auf Rückzahlung von 0,5 % auf den Schuldscheinausweis angenommen; nach dieser Regelung bleibt etwa 1 % verfügbar.

Mexiko.

In Mexiko hat sich unter der Bezeichnung „Compania de Michoacan y Pacifico" eine Gesellschaft gebildet, die in kürzester Frist eine Eisenbahn von la Piedas Cabadas über Zamora und Uruapan nach Ario de Rosales (190 km) bauen will. Die Bundesregierung bewilligt eine Beihilfe von 6 000, der Staat Michoacan eine solche von 2 000 Piastern für 1 km. Die Bahn durchzieht eine der fruchtbarsten und an Naturerzeugnissen jeder Art reichsten Gegenden Mexikos.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungs-Baumeister Loch in Gleiwitz ist zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der Stelle des Vorstandes der Werkstätteninspektion daselbst ernannt worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Einstellung des Verkehrs von Wagenladungen.

Lokalbahn Melnik-Mscheno. Sistirung des Verkehres von Wagenladungen auf den Theilstrecken der Lokalbahn Melnik-Mscheno. Am 12. Januar 1897 wurde der zeitweilig eröffnete Verkehr von Wagenladungen (Rüben, Rübenschnitte etc.) auf den Strecken Melnik-Nebuzel und Lhotka-Strednitz der Lokalbahn Melnik-Mscheno wieder eingestellt.

Wien, im Januar 1897. (173)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn, als betriebsführende Verwaltung der Lokalbahn Melnik-Mscheno.

2. Güterverkehr.

Für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat und Mühlenerzeugnissen im Verkehr von Ludwigshafen a./Rhein und Mannheim nach Basel transit zur Ausfuhr nach der Schweiz ist vom 20. Januar 1897 ein Ausnahmefrachtsatz von 0,80 M für 100 kg zur Einführung gekommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und unser Tarifbüreau.

Der in den Transittarifen vom 15. Juli 1894 zu den Heften 1 und 5 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs vorgesehene Ausnahmefrachtsatz für Getreide nach Basel transit mit 0,83 M findet auf die Artikel Weizen, Roggen (Korn), Gerste und Hafer keine Anwendung mehr.

Strassburg, den 20. Februar 1897. (174)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass Lothringen.

Die Frachtsätze im Verkehr nach den in der Tabelle VI des II. Nachtrags zu dem vorstehend bezeichneten Tarif aufgeführten Schlesischen Stationen gelten vom 1. Februar 1897 ab auch für die laut Ursprungsfrachtbrief von den Stationen Kasan der Moskau-Kasaner Bahn und Nischny-Nowgorod der Moskau-Nischnyer Bahn herrührenden Sendungen. Die genannten Stationen sind auf Seite 2 des erwähnten Nachtrags einzubessern.

Bromberg, den 22. Januar 1897. (175)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. Januar/1. Februar 1897 alten/neuen Stils tritt der I. Nachtrag zum Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft I in Kraft. Derselbe enthält:

a) Ergänzungen des Titelblattes und der Einführungsbestimmungen, der besonderen Tarifvorschriften und der besonderen Bestimmungen zum Tarif für Nebengebühren im Güterverkehr, sowie Aenderung zu E. Kilometerzeiger;
b) neue Frachtsätze für Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke: Bromberg, Cassel, Danzig, Essen, Hannover, Köln, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Posen, für Stationen der Crefelder Eisenbahn und der Niederländischen Eisenbahnen, sowie anderweite, theilweis erhöhte Frachtsätze für Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke: Breslau, Kattowitz, Posen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen;
c) Aenderungen und Ergänzungen zu den Tariftabellen und zu den Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 4./16. März 1897 alten/neuen Stils in Geltung.

Druckstücke des Nachtrages können durch Vermittelung der Fahrkartenausgabestellen unseres Bezirks käuflich bezogen werden.

Bromberg, den 19. Januar 1897. (176)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. treten in unserm Lokalverkehr Ausnahmetarife

1. für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke),
2. für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckercouleur, Kartoffelmehl) von Stärkefabrikstationen nach Seehafenstationen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern

bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Die Frachtberechnung erfolgt zu 1 nach den Sätzen des Spezialtarifs III, zu 2 nach den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 (Rohstofftarif).

Schwerin, den 20. Januar 1897. (177)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-Schlesischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird der im Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarife bestehende Seehafen-Ausnahmetarif P. I für rohe Baumwolle ab Stettin und Swinemünde nach den in diesen Ausnahmetarif einbezogenen Schlesischen Baumwolle-Verbrauchsplätzen auch auf Baumwolleabfälle ausgedehnt.

Breslau, den 20. Januar 1897. (178)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Am 15. Februar d. J. werden die Ausnahmetarife A und B für Holz durch Aufnahme neuer Schnittsätze für die Stationen Vágfalva der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Conradsthal, Gottesberg, Oberleschen und Wartha der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau, sowie Vossowska der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz erweitert. Die Frachtsätze sind bei den genannten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 20. Januar 1897. (179)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Schluss der Amtlich. Bekanntm. S. VII.

Nr. 2. Jahrgang 1897. **Berlin, am 27. Januar 1897.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	246	1	Ballen	wollene Fäden	121	1	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
2	A	I	1	—	Wasserwaage	0,5	2	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
3	A B	510	1	Kiste	Flaschen	10	3	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
4	A E	858	1	Bund	2 Stuhlgestelle*)	6	4	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	*) ohne Sitze.
5	A E	65	1	Fässchen	ansch. Wein	18,5	5	Bremerhaven**)	K. E.-D. Hannover	**) Zollinl.
6	A H	411	1	Kiste	Stocklaternen	45	6	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
7	A M / P H C / —	2397[1]) / 345[2]) / 215[3])	1	Ballen	Schmutzwolle	119	7	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	[1]) 1. u. 2. Seite [2]) 3. Seite [3]) 4. „
8	A N	8979	1	—	Gussrad	12	8	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
9	A R	9860	1	—	leere Kiste	26	9	Solingen Nord	„	
10	A W	10	1	—	Kette	—	10	Deutz	„	
11	B	18	1	Sack	12 Köpfe weisser Kohl	15	11	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	verkauft.
12	B	22	1	—	leere Kiste	18	12	Kiel	K. E.-D. Altona	
13	B	1/4	4	—	eis. Herdringe	3	13	Hadmersleben	K. E.-D. Magdeburg	
14	B	—	1	—	Ofenvordertheil mit 2 Thürchen	—	14	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	
15	B	711	1	—	leeres Fass	36	15	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
16	B B	2490 349	2	—	Vorsatzbretter	—	16	Sausenberg	K. E.-D. Kattowitz	
17	B C	1091	1	—	eis. Welle	118	17	Rummelsburg***)	K. E.-D. Berlin	***) Rgb.
18	B G	3251	1	Mulde	Blei	51	18	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
19	B & H	1334	1	—	leeres Fass	62	19	Heidelberg	Badische Stsb.	
20	B H	7290	1	Kiste	gefüllt	30	20	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
21	B L C	13242	1	Packet	Schmirgel	42	21	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
22	B R	1/2	2	Oxhofte	leer	72	22	Halle a. S.	K. E.-D. Halle a/S.	bezettelt: Friedberg.
23	B W	477	1	—	Pflugschaar	?	23	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
24	C	17/18	2	—	leere Verschläge	20	24	Hagen	„	
25	C B	130	1	Packet	Papier	102	25	„	„	
26	C C	3405	1	Bund	Stahl	5	26	„	„	
27	C & F H	9499	1	—	eis. Bettstelle	?	27	Itzehoe	K. E.-D. Altona	beschr.: Itzehoe.
28	C F S	4566	1	—	Schaukelpferd	—	28	Gera	K. E.-D. Erfurt	
29	C G	44	1	—	leeres Fass	23	29	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
30	C M C	10142	1	Fass	Farbe	108	30	Venlo K. M.	K. E.-D. Münster	bezettelt: von Hamburg.
31	C W	10042	1	Kiste	Käse	22	31	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
32	D G	340	1	Sack	Kohlrüben u. Sellerie	—	32	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
33	D H	—	1	Bund	Eisen	27	33	Soest	K. E.-D. Münster	
34	D M	2	1	—	Brett	7	34	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
35	E	14872	1	Fass	ansch. Farbe	62,5	35	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
36	E	21	1	Kiste	Obst	56	36	Mainz Eilg.-Abf.	Hessische Ludwigsb.	
37	E	26	1	Korb	Glasflasche (Säure)	18	37	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
38	E & Co.	—	1	Kiste	Nudeln	15	38	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	aus dem Direktionsbez. Frankfurt abges.
39	E D S	3873	1	Stange	Stahl	11	39	Ahlen	„	
40	E E	15684	1	Kiste	?	34	40	Namslau	K. E.-D. Kattowitz	
41	E H	597	1	„	Hohlglas	63	41	Plauen i. V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
42	E I	167	2 / 2	Stück / „	Unterlager / Oberlager	—	42	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
43	F	13075	1	Kiste	Gummiwaaren	60	43	Münster	K. E.-D. Münster	beklebt: Hamburg-Münster.
44	F B C	6028	1	„	Messer u. Löffel	53	44	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
45	F B	5	1	Bund	leere Säcke	24	45	Heidelberg	Badische Stsb.	Antwerpen bezettelt.
46	F E	455	1	Ballen	leere Gipssäcke	20	46	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
47	F G	7950	1	Pack	Matten	5	47	Dahlhausen Rhr.	K. E.-D. Essen	
48	F G Z	87843	1	Kiste	leer	23	48	Essen Rh.	„	beschr.: Venlo.
49	F H	24335	1	—	leere Kiste	27	49	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
50	F R (Essig)	?	1	Fass	leer	29	50	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
51	F W	805	1	Kiste	Käse	17	51	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
52	G A	100	4	—	Stahlbleche	105	52	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
53	G & Co.	1695	1	Kiste	leer	50	53	Rastatt	Badische Stsb.	
54	G E	4800	1	„	leer	8	54	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
55	G G	671	1	„	leer	17	55	„	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
56	G H	4173	1	Kiste	leer —	?	56	Rastatt	Badische Stsb.	
57	G K	407	1	Korb	Eisenwaaren —	76	57	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
58	G K	512	1	"	Bürstenwaaren —	26	58	Wesel	K. E.-D. Münster	beschr.: Wesel.
59	G M	8860	1	Packet	Hacken —	9	59	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
60	G P & C	1961	1	Ballen	Pferdehaare —	27	60	Gronau	K. E.-D. Münster	alte Beklebung: Chiasso-Basel.
61	G R	4350	1	Korb	Eisenwaaren —	76	61	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
62	G S	379	1	Rolle	Gewebe —	—	62	"	"	
63	G S	41102	1	—	Bild	5	63	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
64	H G	8417	1	Kiste	wahrsch. Rothwein in Flaschen	103	64	Danzig	K. E.-D. Danzig	
65	H H	§ 11	1	Sack	Koffer —	31	65	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
66	H H	6518	1	Verschlag	Waschtisch —	30	66	Heidelberg	Badische Stsb.	
67	H H	2169	1	—	leere Kiste —	20	67	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
68	H H L	7926	1	—	Schaare —	48	68	"	"	
69	H K	2712	1	—	leere Kiste —	36	69	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
70	H N	1174	1	Pack	Leisten —	—	70	Mülheim a/Rhr.	K. E.-D. Essen	
71	H S	—	1	Korb	Schraubenschlüssel —	—	71	Gevelsberg-H.	K. E.-D. Elberfeld	
72	H S	2585/87	3	—	leere Kisten —	39	72	Remscheid	"	
73	{ H S / E }	—	1	Rolle	Eisendraht —	92	73	Aix T.	Grand Central Belge	
74	H S & C	349	1	Kiste	Holzwolle —	43	74	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
75	H W	—	1	Kollo	Holzwaaren —	7	75	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
76	H Z	1571	1	Korb	Seilerwaaren —	45	76	Heidelberg	Badische Stsb.	
77	J B	—	1	Sack	Weizenkleie —	35	77	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
78	J C	—	1	—	leere Kiste —	13	78	Kiel	"	
79	J F	10212	1	—	leere Kiste —	4	79	Münster	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster.
80	{ H&V }	110	1	Sack	Pflaumen —	90	80	Plauen i/V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
81	J L	170	1	—	leeres Fass —	170	81	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
82	J N	771	1	Kiste	Eisen —	33	82	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
83	J S	3	1	"	Absatzstifte —	55	83	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
84	J T	81	1	Ballen*)	Stöcke —	27	84	Soest	K. E.-D. Münster	*) in Leinen.
85	K	1/2	2	Packete	leere Körbe —	20	85	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
86	K B M	1513	2	Pack	Schaukelpferde —	11	86	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
87	K G	229/32	4	Säcke	Knochen —	—	87	Niederschöneweide-Johannesthal	K. E.-D. Berlin	
88	K L	—	1	—	Kindertischchen —	3	88	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
89	K W	51712	1	Kiste	Cigarren —	15	89	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	
90	L K	I	1	—	Rohrsessel —	6	90	Rudolstadt	"	
91	L M	I, XXI	2	Pack	Holzleisten —	15	91	Essen Bm.	K. E.-D. Essen	
92	M	—	1	"	alte Säcke —	3	92	Karlsruhe	Badische Stsb.	
93	M B	2024	1	Kiste	Reklamekarten —	60	93	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
94	M B M	2057	3	—	leere Kisten —	72	94	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
95	M N	6362	1	—	leere Kiste —	10	95	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
96	M R	850	1	Packet	Lumpen —	33	96	Düsseld.-Derend.	"	
97	{ MR }	3022	1	—	leeres Fass —	45	97	Plauen i/V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
98	M S	604	1	—	leere Kiste —	59	98	Mombach	Hessische Ludwigsb.	
99	M S	5102	1	Kiste	Harmonika —	59	99	Mainz Eilg.-Abf.	"	
100	M S	5	1	—	Kette —	—	100	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
101	M S	1/4	4	—	Holzrände —	—	101	Essen B. M.	"	
102	M W	3	1	Packet	2 Bleche —	11	102	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
103	N R	—	1	—	Schaare —	5	103	Hagen	"	
104	O P	7229	1	—	leere Kiste —	29	104	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
105	P A	54	1	—	leeres Fass —	19	105	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
106	P E	263	1	Kiste	? —	20	106	Emmerich	K. E.-D. Essen	beschr.: Arnheim.
107	P G L	6181	1	"	gefüllt —	22	107	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
108	P O	6707 6167	1	Ballen	Rauchwaaren —	79	108	Leipzig Eil. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
109	R	1, 3, 5	3	Fässer	leer —	110	109	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	beschr. Weissenfels.
110	R	—	1	—	Wärmeflasche —	—	110	Aerschot	Grand Central Belge	
111	R C	1/2	2	Kisten	Stroh —	—	111	Probstzella	K. E.-D. Erfurt	
112	R G	3030	1	Fass	Cichorien —	85	112	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	beschr.: Essen.
113	R H	—	1	—	leeres Oelfass —	30	113	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
114	R W O	879	1	—	Muschelaufsatz —	2	114	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	beschr.: Essen.
115	S	66	1	—	gusseis. Ofentheil —	1	115	Heidelberg	Badische Stsb.	
116	S	2455	1	—	leeres Fass —	35	116	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
117	S	690	1	Fass	Wein —	93	117	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
118	{ S&B$ }	1	1	Koffer	Schmelzproben —	82	118	Plauen i/V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
119	S C	{ 1156 5402 }	2	Säcke	leere Säcke —	28	119	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
120	S C L	9260	—	—	1 leere Kiste —	15	120	B.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
121	S F	—	1	—	eis. Feuerrost —	5	121	Freiburg	Badische Stsb.	
122	S F W	5220	1	—	leeres Fass —	24	122	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
123	S G	5220	1	Kollo	2 eis. Kugeln —	11	123	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
124	S H T G	133	1	—	Schaukelstuhl —	10	124	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
125	S M	3632	1	Ballot	? —	74	125	Heidelberg	Badische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
126	S S	14	1	—	leeres Fass —	28	126	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
127	S S	655	1	Kiste	Eisenwaaren —	6	127	Hagen	„	
128	S V	75	1	Stange	Stahl —	15,5	128	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
129	T	10827	1	Verschlag	Marmor —	—	129	Anvers Bs.	Gr. Central Belge	
130	T G	6348	1	Bund	2 Lampengewichte —	5	130	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
131	T P	1615	1	—	leere Kiste —	39	131	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
132	V C	40	1	Kiste	Wein —	55	132	Leipzig Dr. B.	Sächsische Stsb.	
133	V R	12	1	Fässchen	gefüllt —	27	133	Mombach	Hess. Ludwigsb.	
134	V T	2	1	Korb	Messingwaaren —	—	134	B.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
135	V W	1271	1	—	leere Kiste —	22	135	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
136	W	969	1	Korb	Eisenwaaren —	70	136	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
137	W	—	1	Bund	leere Säcke —	35	137	Mannheim	Badische Stsb.	
138	W & A	5603	1	—	leere Kiste —	27	138	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
139	W G	6213	2	—	leere Kisten —	15	139	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
140	W K	14	1	Kiste	Schachteln —	—	140	Hagen	„	
141	W L	23243	1	„	Blechwaaren —	57	141	Plauen i. V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
142	W L ?	—	1	Ballen	? —	62	142	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
143	W M	2725	2	Stangen	Stahl —	?	143	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
144	W N	—	1	Pack	Schrauben —	2	144	Freiburg	Badische Stsb.	
145	W R	310	1	Stange	Rundstahl —	53	145	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
146	W Z R	1005	1	Kiste	Kolonialwaaren (1 Pack gestossener Zimmet, 2 Pack Gewürz)	20	146	Neustadt W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
147	Z	7	1	—	eis. Bettstelle —	17	147	Gera	K. E.-D. Erfurt	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
148	Adr.	—	1	Kiste	gefüllt —	12	148	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
149	Bully Belgrad	—	1	Ballen	Teppiche —	14	149	Saalfeld	„	
150	Caraco	136	1	Kiste	Porzellan —	113	150	Anvers Bs.	Gr. Central Belge	
151	Jacob & Josef Cohn, Teschen	—	3	—	Schaukelstühle*) —	—	151	Coburg	K. E.-D. Erfurt	*) mit Stroh umwickelt.
152	Elberf.	165	2	—	Decken —	—	152	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
153	Elberfeld	—	1	Wagen	Steine —	—	153	Hagen-Oberh.	„	
154	Elberfeld	—	1	—	halbe Kuppelkettenspindel	—	154	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
155	Hadmersleben	15	6 / 1	— / —	eiserne Rosten / Deckel	29	155	Hadmersleben	„	
156	Kaltreuthen	—	1	—	Wagendecke —	—	156	Mannheim	Badische Stsb.	
157	Joh. Madel	—	1	—	Wagendecke —	—	157	Biberach-Zell	„	
158	A B Mülheim	12	2	Packete	leere Säcke —	62	158	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
159	Schmidt und Spiegel Halle a/S.	—	1	—	Rübenschneiderdeckel	—	159	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
160	Wirth	—	1	Bierfass	leer —	16	160	Pforzheim	Badische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
161	—	6	5	Stück	kl. Ausgusskniee —	12	161	Elbing	K. E.-D. Danzig	
162	—	9	1	—	leeres Oelfass —	15	162	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
163	—	16	1	—	Eisentheil —	2	163	Bremen	K. E.-D. Hannover	**)
164	—	17	1	—	leeres Oelfass —	40	164	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
165	—	56	1	Kiste	? —	—	165	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
166	—	70	1	Fass	Petroleum —	?	166	Plettenberg	„	
167	—	90	1	Sack	Nüsse —	48,5	167	Elsterberg	Sächsische Stsb.	
168	—	672 / 6820	1	Fass	Carbolineum —	—	168	Untertürkheim	Württemberg. Stsb.	
169	—	778	1	Korb	Fische —	56	169	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	verkauft.
170	—	972	1	Bierfass	leer —	26	170	Pforzheim	Badische Stsb.	
171	—	4741	2	Stangen	Stahl —	5	171	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Görlitz.
172	—	4981	1	Kiste	leer —	52	172	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
173	—	9305	1	„	leer —	56	173	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
174	—	24100	1	—	Kinderwiege —	—	174	Düsseld.-Der.	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
175	2 weisse Striche	—	3	Stäbe	Rundeisen, 2 cm stark	23	175	Sömmerda	K. E.-D. Erfurt	
176	grüner Strich	—	1	—	eis. Topf —	0,5	176	Weimar	„	
177	/ roth	—	17	—	Röhren —	195	177	Bocholt	K. E.-D. Münster	
178	✕ roth	4	1	Pack	Modelle —	2	178	Duisburg	K. E.-D. Essen	
179	/ gelb	—	1	Bund	Ofenringe (1 Satz) —	—	179	Probstzella	K. E.-D. Erfurt	
180	/ gelb	712	1	—	Ofenplatte —	—	180	Saalfeld	„	
181	/ grün	—	1	—	kl. eisernes Rad —	3	181	Eisenach	„	

**) Laut Anschrift stammt das Gut von dem Eisenhütten- und Emaillirwerk Friedrichshütte in Greulich i/Schl. Station Modlau.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
182	733	177	1	Kiste	4 Messingröhren (Zollgut)	109	182	Mainz G. A.	Hessische Ludwigsb.	Zollgut. Zollblei unleserlich.
183		5136	1	—	leeres Fass —	37	183	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
184	EV	160	1	Fass	Schmalz —	57	184	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
185		10853	1	Kiste	ein weissliches Pulver (lose in der Kiste)	25	185	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
186	weisser Strich	—	1	—	Ofenknie —	0,5	186	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
187	weisser Strich	—	34	—	Eisenstreifen —	2 278	187	Düsseld.-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
188	/ roth	—	1	—	gusseis. Schiene —	15,5	188	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
189	// roth	—	2	—	gusseis. Rohre —	252	189	Riesa	„	
190	// gelb	—	4	Stangen	Flacheisen —	75	190	Plauen i/V. ob. B.	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
191	—	—	2	—	Aschenkasten —	2	191	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
192	—	—	14	—	Bierfässchen, leer —	—	192	Ulm	Württemberg. Stsb.	
193	—	—	5	—	Blechbecken —	8,5	193	Stuttgart H.	„	
194	—	—	1	Korb	leere Blechflasche —	?	194	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
195	—	—	1	Pack	Blechwaaren —	4	195	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
196	—	—	12	—	Bretter —	—	196	Marksuhl	K. E.-D. Erfurt	
197	—	—	4	—	Bretter (2,32 × 0,06 m)	?	197	Warnow	K. E.-D. Altona	auf d. Strecke gef.
198	—	—	1	—	Bufferfeder —	?	198	Berlin H. u. L. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
199	—	—	1	—	abgebr. Bufferscheibe	?	199	Altona	K. E.-D. Altona	
200	—	—	1	Kiste	Conserven —	46	200	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
201	—	—	2	—	eichene Dielen —	?	201	Wiesloch	Badische Stsb.	
202	—	—	1	—	Drahtgitter —	?	202	Müllheim	„	
203	—	—	1	Bund	Eisen —	30	203	Karlsruhe	„	
204	—	—	8	Rollen	Eisendraht —	90,5	204	Aix T.	Grand Central Belge	
205	—	—	1	—	Eisenblech —	62	205	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
206	—	—	1	—	Eisenplatte —	41	206	Berlin H. u. L. Eilg.	K. E.-D. Berlin	1,17 × 0,91 m.
207	—	—	1	—	Eisenrohr —	—	207	Düsseld.-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	1 1	— Pack	Eisenschraube mit Mutter*) kurze Schrauben —	3	208	Grossheringen	K. E.-D. Erfurt	*) 2 Fuss lang, vierkant., mit Gewinde an den Enden.
209	—	—	1	„	Eisenstäbe —	29	209	Mülheim Rhr.	K. E.-D. Essen	
210	—	—	2	—	Eisenstangen —	45	210	Pforzheim	Badische Stsb.	
211	—	—	1	—	Filtrirtrichter aus Eisenblech	6	211	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
212	—	—	1	Stab	Flacheisen —	20	212	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
213	—	—	1	Stange	Flacheisen —	39	213	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
214	—	—	1	Sack	leere Flaschen —	88	214	Elberfeld-Dpg.	K. E.-D. Elberfeld	
215	—	—	1	Bund	eis. Fleischer- oder Dachhaken	7	215	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
216	—	—	1	—	Fussschemel von Stroh	2,5	216	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
217	—	—	1	Bund	5 Gasrohre —	40	217	Werden	K. E.-D. Essen	
218	—	—	1	—	gebogenes Gasrohr —	21	218	Bochum Rh.	„	
219	—	—	1	Eimer	Gelee —	5	219	Düsseld.-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
220	—	—	1	—	Gepäckhandwagen —	—	220	Gotha	K. E.-D. Erfurt	4 rädrig.
221	—	—	1	—	Glasflasche —	5	221	Ilmenau	„	in Stroh verp.
222	—	—	1	Sack	Gummiabfälle —	24	222	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
223	—	—	71	—	Gusseisenstücke —	2 100	223	Luckenau	K. E.-D. Erfurt	
224	—	—	1	—	Gussplatte —	8	224	Bochum B. M.	K. E.-D. Essen	
225	—	—	1	Kiste	grüne Häringe —	120	225	Rheine	K. E.-D. Münster	
226	—	—	1	—	Hase —	4	226	Freiburg	Badische Stsb.	Erlös 2,95 ℳ.
227	—	—	1	—	Holzgestell —	2,5	227	Welbert	K. E.-D. Elberfeld	
228	—	—	1	Sack	Holzwaaren —	28	228	Unna	„	
229	—	—	5	Paar	Holzschuhe —	?	229	Schee	„	
230	—	—	1	„	Holzschuhe —	?	230	Ronsdorf	„	
231	—	—	1	—	Hühnerkäfig, leer —	20	231	Neckarau	Badische Stsb.	
232	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	62	232	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
233	—	—	1	—	Kinderschreibtisch —	24	233	Bochum Rh.	„	
234	—	—	1	—	Kinderstuhl —	—	234	Wasserleben	K. E.-D. Magdeburg	
235	—	—	1	—	leere Kiste —	17	235	Düsseld.-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
236	—	—	1	—	leere Kiste —	46,5	236	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
237	—	—	1	Korb	Kleidung —	14,5	237	Eckartsberga	K. E.-D. Erfurt	
238	—	—	1	Bund	eis. Knierohre —	17,5	238	Eisenach	„	
239	—	—	1	Korb	2 ineinander gestellte Körbe u. 4 leere Körbe	5	239	Oppenheim	Hessische Ludwigsb.	
240	—	—	1	Pack	Körbe —	25	240	Bingen	„	
241	—	—	1	Partie	Kohlen —	49	241	Münster	K. E.-D. Münster	**)

**) Theils lose, theils in Säcken am 7. XII 96 im Wagen 13599 Köln gef.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
242	—	—	7 1 1	— — —	Kuppelungen — Fusstritt — Ueberwurf —	—	242	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
243	—	—	10	—	Lichthalter mit Kerzen	—	243	Essen Rh.	K. E.-D. Essen	[1]
244	—	—	1	—	Lithographiestein —	20	244	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
245	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	3	245	Wesel	"	[2]
246	—	—	1	—	Maschinentheil —	30	246	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	[3]
247	—	—	1	Kiste	Maurergeräthschaften	42	247	Münster	K. E.-D. Münster	
248	—	—	1	Rolle	Messingdraht —	28	248	Witten B. M.	K. E.-D. Essen	
249	—	—	1	—	Oelgemälde (3×2³/₄ m)	?	249	Sternschanze	K. E.-D. Altona	Schaubuden-Dekoration.
250	—	—	1	—	Ofen —	70	250	Wanne	K. E.-D. Essen	
251	—	—	2	—	gusseis. Ofenplatten	2,5	251	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
252	—	—	1	Pack	6 Ofenringe —	9	252	Bochum B. M.	K. E.-D. Essen	
253	—	—	1	Packet	Ofensteine —	12	253	Düsseld.-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	35	Stück	Ofenrohre von Blech	36	254	Lauenburg i. Pom.	K. E.-D. Danzig	
255	—	—	1	Pack	5 Pferdestränge mit Ketten	—	255	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
256	—	—	1	—	gusseis. Platte —	13	256	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
257	—	—	1	—	eis. Platte —	2	257	"	"	
258	—	—	1	—	Puppenwagen —	—	258	Castrop	K. E.-D. Essen	
259	—	—	2	Stangen	Quadrateisen —	15	259	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
260	—	—	1	—	Reinigungsbohrer —	3	260	Heidelberg	Badische Stsb.	
261	—	—	1	—	Reisekorb —	8	261	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
262	—	—	1	—	eis. Ring —	0,5	262	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
263	—	—	1	Bund	22 Stück gusseis. Ringe	15	263	Berlin Anh. B.	"	
264	—	—	2	—	Rohre —	4	264	Bochum B. M.	K. E.-D. Essen	
265	—	—	1	—	schmiedeeis. Rohr —	14	265	"	"	
266	—	—	1	—	eis. Rohr 71,5 cm lg. u. 2,5 cm weit	—	266	Altenbeken	K. E.-D. Münster	
267	—	—	1	Stück	Rohr 1 m lg. —	9	267	Osnabrück B. B.	"	an einem Endegezahnt.
268	—	—	1	—	schottisches Rohr —	16	268	Pforzheim	Badische Stsb.	
269	—	—	2	Sack	Rosinen —	100	269	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
270	—	—	1	—	Roststab --	4	270	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
271	—	—	1	Ladung**)	Rund- u. Stabeisen —	10 000	271	Gotha	K. E.-D. Erfurt	**) beschr. Gotha.
272	—	—	1	Bund	Rundeisen —	25	272	Wildbad	Württemberg. Stsb.	
273	—	—	2	Kolli	Rundeisen —	9	273	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
274	—	—	1	—	Sackkarre —	—	274	Barby	K. E.-D. Halle a/S.	
275	—	—	1	—	Schaufel —	2	275	Witten B. M.	K. E.-D. Essen	
276	—	—	1	Pack	Schaufelstiele —	77	276	Bochum B. M.	"	
277	—	—	9	Stück	runde eis. Scheiben	19	277	Oelde	K. E.-D. Hannover	
278	—	—	2	—	Schleifsteine —	637	278	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Frzb.	
279	—	—	1	Packet	Schrauben —	19	279	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
280	—	—	1	—	eis. Ständer oder Maschinentheil	4	280	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
281	—	—	1	Stange	Stahl —	2	281	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	Kollo	Stahlstäbe (3,8 m lg. in Leinwand gehüllt)	8	282	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
283	—	—	2	—	vierk. Stahlstangen	4	283	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	3,50 bezw. 2,30 m lang.
284	—	—	1	—	Thonrohr (defekt) —	—	284	Hopfgarten	K. E.-D. Erfurt	
285	—	—	1	—	Tischfuss —	2	285	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
286	—	—	4	—	Tischfüsse —	—	286	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
287	—	—	3	Kolli	Tragfedern —	165	287	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
288	—	—	1	—	Viehgitter —	—	288	Dingden	K. E.-D. Münster	
289	—	—	1	—	Viehgitter (von Holz)	—	289	Braunschweig-H.	K. E.-D. Magdeburg	
290	—	—	1	Kiste	Wasserstandsgläser	4	290	Breslau O.S.	K. E.-D. Breslau	
291	—	—	1	—	Wasserleitungsrohr	6	291	Pforzheim	Badische Stsb.	
292	—	—	1	—	gebr. eis. Welle mit Kammrad und 4 Achslagertheilen 2,38 m lg. u. 4,66 cm Durchm.	40	292	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
293	—	—	1	Bund	5 Stangen Winkeleisen	30	293	Braunschw. Nordb.	Braunschw. Landes-E.	Seit 22. Nov. 1896. Ohne Markirung u. Bezettelung.
294	—	—	1	"	6 Stangen Winkeleisen (5 m lang)	42	294	Wülfel	K. E.-D. Hannover	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A K	5602	1	Pack	Papier —	25	1	Mainz	Hess. Ludwigsb.	bez. Weidenau-Mainz.
2	A R	151/152	2	—	leere Kisten —	23 u. 13	2	Frkfrt. a/M. H.L.B.	"	bez. Neumarkt.
3	B C F T / G S	201 / 1256	1	Fass	ansch. Benzin —	191	3	Sprottau	K. E.-D. Posen	

[1] Auf dem mit Karte 1 v. 28. X. ab Marienfelde eingegangenen Wagen vorgefunden.
[2] Ansch. zu einer Dreschmaschine (Göpelwerk).
[3] Gewicht zu einer Pappschneidemaschine.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
4	C F S	4566	1	—	Schaukelpferd —	7	4	Mannheim H.	Hessische Ludwigsb.	*)
5	C M	1172	1	—	leeres Fass —	18	5	Mainz	„	bez.: Hammerstein-Mainz.
6	D E	557	1	—	leere Kiste —	15	6	„	„	bez.: — Mainz.
7	{ D R / H S / od. D R }	1799 / 1798	1 / 1	Kiste / Bällchen	gefüllt — / gefüllt —	68 / 7	7	Frkfrt. a/M. H. L.B.	„	
8	E W	2074	1	Ballen	Tuch —	13	8	Mainz	„	bez.: M.-Gladbach-Mainz.
9	F P	10	1	—	leere Kiste —	—	9	Frkfrt. a/M. Ostb.	„	
10	F S	11561	1	Kiste	Nestle's Kindermehl	30	10	Worms	„	**)
11	G K	7960	1	—	leere Kiste —	28	11	Frkfrt. a/M. H. L. B.	„	bez.: Sonnenburg.
12	G L	100	1	Fass	leer, 34,4 l —	—	12	„	„	bez.: Camberg.
13	G L	8156	1	—	l. Rumfässchen, 25,4 l	—	13	„	„	bez.: Darmstadt-Mainz.
14	G R	7902	10	—	Ofenroste —	—	14	Mainz	„	
15	H B	523/530	2	—	leere Fässer —	106	15	Frkfrt. a/M. H. L. B.	„	
16	H F	7114	1	Kübel	Fett —	65	16	Mainz	„	bez.: — Mainz.
17	H J	140	1	—	leeres Fass —	17	17	Darmstadt	„	bez.: Saarbr.-Mainz.
18	H M C	3599	1	—	leeres Fass —	40	18	Mainz	„	
19	J A G	—	1	—	leere Kiste —	31	19	„	„	bez.: Bieberstein-Mainz.
20	J A G	1171	1	Eimer	Gelee —	15	20	„	„	
21	J B S	3229	1	Kiste	Leder —	18	21	Reppen	K. D.-D. Posen	
22	J F	{ 4863 / 8477 }	1	—	leeres Fass —	15	22	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mannheim-Mainz.
23	K W	—	1	Kiste	gefüllt —	20	23	„	„	bez.: — Mainz.
24	M A	54	2	Kolli	Guss —	24	24	„	„	bez.: Marienhütte.
25	M S	5675	1	Kiste	Kaffeeessenz —	95	25	„	„	
26	M S	1022	1	—	l. Lattenverschlag —	—	26	Frkfrt. a/M. H.L.B.	„	†)
27	P J V	3169	1	Kiste	gefüllt —	27	27	Mainz	„	bez.: Worms-Mainz.
28	P K	149	1	Fass	leer, 42,6 l —	—	28	Frkfrt. a/M. H.L.B.	„	
29	R	—	1	Bund	Ofenringe —	3	29	Darmstadt	„	
30	R S	2761/2	2	Fässer	Wein —	88	30	Mainz	„	bez.: Limburg-Mainz.
31	S	9363	1	—	leere Kiste —	9	31	„	„	bez.: Bingen-Mainz.
32	T B	96	1	Pack	Tücher —	5	32	„	„	
33	{ W S / H }	28606	1	Kiste	Spielwaaren —	30	33	Worms	„	
34	W. Bröhle	2052	1	—	leeres Bierfass —	—	34	Frkfrt. a/M. Ostb.	„	
35	{ Bruchsaler Kalkfabriken }	—	1	Bündel	Säcke —	2	35	Budenheim	„	
36	C. Diehl	383	1	—	leeres Bierfass —	—	36	Frkfrt. a/M. Ostb.	„	
37	{ A. Graf Edesheim }	—	1	—	leeres Fass —	—	37	Frkfrt. a/M. H.L.B.	„	bez.: Orb-Westhofen bei Worms.
38	{ Gebr. Hirschmann }	—	1	Fass	gefüllt —	86	38	Mainz	„	bez.: Hanau-Mainz.
39	Ihring	3730	1	—	leeres Bierfass —	—	39	Frkfrt. a/M. Ostb.	„	
40	{ L A / Lissa i. P. }	14861	1	Kiste	Dörrobst —	35	40	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
41	{ Rochos Stucki Swiba II b. Louisenhof }	—	1	Pack	Hnndwerkzeug —	—	41	Kempen G. B.	„	
42	Wilhelmi	852	1	—	leeres Bierfass —	—	42	Frkfrt. a/M. Ostb.	Hessische Ludwigsb.	
43	{ PM / Worms }	—	2	Kolli	weisse Bettstellentheile	20	43	Worms	„	
44	{ S / Worms }	222	1	Pack	{ 10 kleine weisse Waschzuber }	14	44	„	„	
45	grüner Strich	—	2	—	Achsbuchsen —	3	45	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
46	× weiss	—	1	—	Pflugsohle —	1,5	46	„	„	
47	× roth	—	1	—	eis. Maschinentheil —	6	47	Posen	„	
48	{ K im Dreieck }	1	1	Kiste	Presskohlen —	96	48	Hanau W.	Hessische Ludwigsb.	
49	{ A im Rhombus }	66	1	„	leere Blechkasten —	20	49	Frkfrt. a/M.H.L.B.	„	bez.: Ulm a/D.
50	—	3049	1	Kübel	Pech —	—	50	Aschaffenburg	„	

*) Bez.: Mannheim. Mit Dienstbegleitschein von Gera 18./12. 96.
**) Bez. alt: Frankfurt a/M. Stsbh./Worms.

†) Bez.: Mannheim-Frankfurt a/M. Stempel G. A. $\frac{15\ \&\ 17}{10}$

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter										
51	—	4501	1	—	leeres Fass	—	25	51	Guntersblum	Hessische Ludwigsb.	
52	—	—	2	Kolli	Eisenwaaren	—	—	52	Mainz	„	2
53	—	—	1	—	Gusskessel	—	17	53	Mainkur	„	47 Ltr.
54	—	—	1	Pack	Körbe	—	21	54	Bingen	„	eingegossen.
55	—	—	1	Sack	gefüllt	—	50	55	Mainz	„	

Amtliche Bekanntmachungen. (Schluss.)

Oberschlesisch - Mährisch - Oesterreichisch - Schlesischer Kohlenverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1897 sind für die Beförderung von Steinkohlen nach der Station Gross-Opatowitz der K. K. Oesterr. Staatsbahnen die in vorbezeichnetem Tarife enthaltenen Frachtsätze um 7,2 Heller für 100 kg ermässigt worden.

Kattowitz, den 21. Januar 1897. (180)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1897 gelangen im Ausnahmetarif Nr. 40 für Sand im Verkehr nach Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen neue Frachtsätze zur Einführung.

München, im Januar 1897. (181)
Generaldirektion
der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die in dem am 15. Juni 1896 herausgegebenen I. Nachtrag zum Tarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Grossherzoglichen Staatseisenbahnen und den Stationen der Badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb bekannt gegebenen Entfernungen der Station Ubstadt, Nebenbahn der Nebenbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen, werden mit Wirkung vom 1. März l. J., auf welchen Zeitpunkt die genannte Station für den Güterverkehr eröffnet wird, um je 3 km erhöht.

Karlsruhe, den 19. Januar 1897. (182)
Generaldirektion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1897 gelangt zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) ein Nachtrag 3 zur Ausgabe. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs neue Entfernungen für die Stationen Kehrberg, Kl. Tschirne, Redel, Rosow, Simmatzig und Ziezeneff. Exemplare des Nachtrages können durch die Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 20. Januar 1897. (183)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die im Tarife vom 1. November 1894 für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirks und zwischen Ober-Graslitz (Buschtêhr. Eisenb.) und Sächsischen Stationen für Sendungen zwischen Ober-Graslitz (Buschtêhr. Eisenb.) und Görlitz enthaltenen Frachtsätze treten mit 31. März dieses Jahres ausser Kraft.

Die in den Gütertarifen für den Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbandsverkehr sowie für den Verkehr zwischen Ober-Graslitz und Sächsischen Stationen für diese Verbindung bestehenden Frachtsätze bleiben auch ferner in Geltung.

Dresden, am 20. Januar 1897. (184)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich für die a. priv. Buschtêhrader
Eisenbahn.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. Juli 1896. Am 1. Februar 1897 gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält die Aufnahme der Station Pilsen sowie Aenderung von Stationsnamen und Berichtigungen.

München, im Januar 1897. (185)
Generaldirektion
der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a./M. etc.-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1897 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

München, im Januar 1897. (186)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Papier aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Zloczow	263 ₰
„ Grodek	263 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Zloczow	258 ₰
„ Grodek	258 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Zloczow	299 ₰
„ Grodek	299 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 21. Januar 1897. (187)
K. K. priv. Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Erstreckung des Einführungstermines bezüglich Erhöhung der direkten Frachtsätze für Thon im Verkehre zwischen Zliv einerseits und den Stationen Bendorf und Königswinter anderseits.

Die in der Zeitung der Vereins Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen No. 101 vom 23. Dezember 1896 Seite II der Beilage unter fortl. No. 2530, mit Gültigkeit ab 1. Februar 1897 verlautbarte Erhöhung der direkten Frachtsätze für Thon im Verkehre zwischen Zliv einerseits und den Stationen Bendorf und Königswinter anderseits, tritt erst mit 15. Februar 1897 in Wirksamkeit.

Wien, am 22. Januar 1897. (188)
K. K. Oesterreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Februar 1897 gelangt für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Cassel ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II zur Einführung, enthaltend „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Cassel, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen."

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I. 2. V. O. genehmigt.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. Juni 1894 nebst Nachtrag,
2. der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1894 nebst Nachtrag,
3. der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1894 nebst Nachträgen I und II,
4. der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen

Staatseisenbahnen vom 1. April 1894 nebst Nachträgen I—III,

5. der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. April 1894 nebst Nachträgen I und II,

welche für die am 1. April 1895 in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Cassel übergegangenen Strecken der vorerwähnten Königlichen Eisenbahndirektionen bisher noch Gültigkeit hatten.

Cassel, den 16. Januar 1897. (189)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Münster i./W. einerseits und Stationen der Georgsmarienhütten-Eisenbahn andererseits tritt vom 1. März d. J. ein direkter Tarif in Kraft.

Die in den obigen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Münster i./W., d. 21. Januar 1897. (190)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der Direktion der Georgsmarienhütten-Eisenbahn.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Februar d. Js. erscheint zum ersten und zweiten Theil des Tarifs für die Rheinischen Personenverkehre der X. Nachtrag. Nähere Auskunft ertheilen die am Verkehr betheiligten Stationen.

Mainz, den 18. Januar 1897. (191)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Eröffnung der Güterhaltestelle Grünebach für den Personenverkehr. Am 15. Februar 1897 wird die an der Bahnstrecke Betzdorf-Daaden gelegene bisherige Güterhaltestelle Grünebach für den Personenverkehr eröffnet.

Die Fahrkartenausgabe daselbst erfolgt durch die Zugführer und erstreckt sich nur auf die Stationen der vorgenannten Bahnstrecke. (192)

Frankfurt a./M., den 20. Januar 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Bühlerthalbahn. Die Nebenbahn Bühl - Bühlerthal - Oberthal (Bühlerthalbahn), welche seit dem 28. Dezember v. J. bereits dem Güterverkehr in Wagenladungen dient, wird am 20. Januar d. J. auch für den Verkehr von Personen, Reisegepäck, Expressgütern, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtstückgütern eröffnet.

Die Haltestelle Kappelwindeck dient nur dem Personenverkehr.

Die Haltestelle Altschweier bleibt bis auf weiteres noch vom Verkehr ausgeschlossen. (H & V 193)

Karlsruhe, den 15. Januar 1897.
Betriebsabtheilung Karlsruhe der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co. zu Stettin.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. Neuigkeiten aus dem Verlage von R. Oppenheim (Gustav Schmidt) Berlin SW. 46, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 9. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr.8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. Januar 1897.

Inhalt:

Die Chinesische Ostbahn

Als Russland vor nunmehr etwa 10 Jahren auf Geheiss des Kaisers Alexander III. ernstlich an die Frage des Bahnbaues durch Sibirien herantrat und damals der Wunsch des Monarchen verkündet wurde, diesem grossen und reichen Ländergebiete die Wohlthaten des modernen Verkehrsmittels zuzuwenden, da war es nur bekannt, dass jene eine Verbindung des Europäischen Russlands und der Ostsee mit Wladiwostock und dem Stillen Ozean anstrebe. Auch nachdem die Vorbereitung und die Vorarbeiten für das grosse Werk in mehrjähriger, rühriger Arbeit weiter fortgeschritten waren und im grossen und ganzen schon die Richtung der neuen Weltbahn bestimmt war, ja sogar als bereits von dem gegenwärtig regierenden Kaiser Nikolai II. in Wladiwostock der Grundstein zum Bahnbau gelegt worden war, hat doch niemand geglaubt oder glauben können, dass nunmehr endgültig die Linienführung festgestellt sei, denn es war bekannt, dass die Ussuri- und Transbaikalbahn grosse Schwierigkeiten bereiten würden, nicht nur in technischer Beziehung, sondern dass sie auch finanziell ganz besonders grosse Opfer in Anspruch nehmen würde. Trotzdem ist, soweit sich das nach den amtlichen und ausseramtlichen Veröffentlichungen übersehen lässt, ununterbrochen an dem Bau der Ussuribahn weiter gearbeitet worden, wie auch die Vorarbeiten für die Strecke von Irkutsk bis zum Anschluss an die Ussuribahn rüstig gefördert worden sind, ohne dass die Schwierigkeiten, die sich dem Bau in diesem Theile Sibiriens im Gebirge entgegenstellten, überwunden worden wären.

Alle diese Bedenken sind nun mit einem Schlage durch den Vertrag beseitigt, der von China am 27. August 1896 mit der Russisch-Chinesischen Bank geschlossen und am 4. Dezember 1896 Allerhöchst vom Kaiser von Russland bestätigt worden ist.

Zur Entstehungsgeschichte dieses Vertrages führt die offizielle „Torgowo-Promyschlennaja Gaseta“ (Nr. 271), natürlich ohne auf die politische Gestaltung der Verhältnisse im Osten Asiens seit dem Chinesisch-Japanischen Kriege irgend welchen Bezug zu nehmen, näher aus, dass es ursprünglich beabsichtigt gewesen sei, der Sibirischen Bahn in ihrem Transbaikal- und Amurbezirk die Richtung von Tschita über Strejetensk längs dem Ufer der Schilka nach Pokrowskaja und hierauf längs dem Norduter des Amur nach Chabarowka zu geben, um die Verbindung mit der Ussuribahn herzustellen. Durch Trassirungen wurde jedoch festgestellt, der Bau der Bahn biete in diesen Bezirken derartige technische Schwierigkeiten, dass sich die Kosten des Unternehmens bedeutend höher stellen und z. B. im Bezirk Strejetensk-Chabarowka auf die ungeheure Summe von 90 000 R. für die Werst sich belaufen würden. Diese Erwägungen waren es, die zuerst den Gedanken wachriefen, die Bahn durch Chinesisches Gebiet zu führen. Die in der Mandschurei vorgenommenen Trassirungen ergaben nun sehr bald, dass die neue Richtung den Bau der Bahn nicht nur beschleunigen, sondern auch wohlfeiler machen würde. Die infolge dessen begonnenen Verhandlungen führten zu dem günstigen

Ergebnisse, dass die Chinesische Regierung der Russisch-Chinesischen Bank die Konzession zum Bau und zum Betriebe der Mandschurischen Bahn ertheilte.

Hierdurch änderte sich vollständig die Linienführung dieses Theiles der Sibirischen Bahn.

Bei Onop, Station der Transbaikalbahn, verlässt die Ostchinesische Bahn die früher projektirte Linie, überschreitet die Chinesische Grenze bei der Stadt Alt-Zuruchaitujewsk, nimmt in der Mandschurei die Richtung auf die Städte Zizichar, Hulantschen und Ninguta und vereinigt sich bei der Station Nikolskoje mit der Süd-Ussuribahn. Die Gesammtlänge der Mandschurischen Bahn beläuft sich auf 1 920 Werst (davon 1 425 Werst auf Chinesischem Gebiet); da nach dem alten Projekt die Bahn von Onop bis Nikolskoje eine Länge von 2 434 Werst hatte, so wird durch den Bau der Mandschurischen Bahn die Magistrallinie der Sibirischen Bahn um 514 Werst verkürzt. Ferner läuft die Mandschurische Bahn südlicher als die Amurbahn (stellenweise um 600 Werst) und hat die Vorzüge des besseren Klimas und der grösseren Produktivität des durchschnittenen Landes (so führt sie durch das Ssungarithal, welches das Amurgebiet mit Getreide versorgt). Ueberhaupt hat die nördliche Mandschurei, welche von der Bahn ungefähr in der Mitte durchschnitten wird, bedeutende natürliche Reichthümer, welche zum Theil schon ausgebeutet werden und in noch höherem Maasse der Ausbeutung harren. Besonders Weizen, Gerste, Buchweizen, Reis, Hirse, Oelerbsen und Mais werden angebaut; der Mandschurische Mohn und Tabak ist bekannt und wird reichlich produzirt; die Viehzucht bildet die Beschäftigung der zahlreichen Mandschurischen Nomadenvölker; der Eisenreichthum des Landes wird in erheblichem Maasse ausgebeutet und seit einiger Zeit hat auch die Ausbeutung des Goldreichthums begonnen. Alle diese Industriezweige sichern, so meint das offizielle Russische Blatt, der projektirten Bahn ohne Zweifel einen lebhaften Betrieb, so dass sie für die Russisch-Chinesischen Handelsbeziehungen im höchsten Grade wichtig werden kann. An der Bahn selbst und in ihrem Zufuhrgebiete befinden sich einige bedeutende Handelspunkte der Mandschurei, so Girin, welches das Handels- und Industriecentrum der nördlichen Mandschurei ist, ferner Hailar und Zizichar. Nicht weit von dem ersteren findet der berühmte Gandschurische Jahrmarkt statt, an dessen Umsätzen sich ein grosser Theil der nördlichen Mongolei, die ganze nördliche Mandschurei und zum Theil auch Transbaikalien betheiligen.

Neben allen diesen Vorzügen, die die Bahn in erster Reihe, nach obiger Auffassung, Sibirien und China bringen wird, ist dann auch der Erwägung Raum gelassen, dass durch diesen Bahnbau ein zweiter Ring nach Wladiwostock geschaffen wird, da die Transbaikalbahn, welche durch den Amur mit der Ussuribahn verbunden ist, die volle Möglichkeit zu selbständigem, unabhängigem Verkehr gibt, wenn sich die Dampfschifffahrt auf dem Amur weiter entwickelt, was unter den obwaltenden Umständen wohl ohne allen Zweifel erfolgen würde, auch wenn die Staatsregierung nicht besonders helfend eintreten würde. Nun ist es aber bekannt, dass in letzter Zeit durch Subventionen und andere wirksame Mittel die Entwickelung der Schifffahrt staatsseitig sehr lebhaft gefördert wird. Während der Navigationsperiode werden somit zwei benutzbare Wege von der Transbaikalbahn nach Wladiwostock führen, was zweifellos von grosser Bedeutung für die kommerzielle und kulturelle Entwickelung des Landes sein wird.

Ueber die interessanten Bedingungen, unter denen diese Russische Eisenbahn auf Chinesischem Gebiete zustande kommen und 80 Jahre lang — auf diesen Zeitraum ist die Konzession ertheilt worden — betrieben werden soll, theilt die „Torgowo-Promyschlennaja Gaseta“ (Nr. 268) mit, dass, da das Unternehmen der Chinesischen Ostbahn nur ins Leben treten wird infolge der von der Russischen Regierung geleisteten Garantie, so verpflichtet sich die Gesellschaft ihrerseits der Russischen Regierung gegenüber, während der ganzen Konzessionsdauer die Bahn beständig in vollster Ordnung zu halten, um allen Anforderungen des Betriebes bezüglich des Passagier- und Waarenverkehrs genügen zu können. Die Chinesische Ostbahn ist verpflichtet, in der ganzen Ausdehnung der Eisenbahn eine Telegraphenlinie zu errichten und diese mit den Telegraphen der auf sie ausmündenden Russischen Eisenbahnen in Verbindung zu setzen, sowie den Telegraphenverkehr von einer Grenzstation zur anderen, als auch den aus Russland nach China und umgekehrt, zu vermitteln. Falls mit der Entwickelung des Verkehrs die technischen Einrichtungen der Chinesischen Ostbahn sich für die Anforderungen des regelmässigen und beständigen Passagier- und Waarenverkehrs als ungenügend erweisen sollten, hat sie sofort auf Verlangen der Russischen Bahnen Maassregeln zur Verstärkung dieser zu treffen, wobei sie im Falle einer Meinungsverschiedenheit sich den Anordnungen des Russischen Finanzministers unterwirft. Für den Transit-Passagier- und Waarenverkehr, sowie für den Telegraphenverkehr werden zwischen der Gesellschaft und der Russischen Regierung für die ganze Konzessionsdauer Maximaltarife vereinbart, die ohne Genehmigung der letzteren nicht erhöht werden dürfen. Die Beförderung der Russischen Brief- und Packetpost, sowie der diese begleitenden Beamten geschieht seitens der Chinesischen Ostbahn unentgeltlich. Während der 80jährigen Konzessionsdauer sind das Passagiergepäck und die Waaren, welche im Transitverkehr auf der Bahn befördert werden, von jeglicher Chinesischen Zoll- bezw. sonstigen inneren Chinesischen Steuer oder Auflage befreit. Ferner zahlen die aus Russland nach China und umgekehrt auf der Eisenbahn beförderten Waaren eine um ein Drittel ermässigte Import- bezw. Exportsteuer im Vergleich zu derjenigen, die in den Chinesischen Häfen erhoben wird. Wenn die auf der Eisenbahn aus Russland eingeführten Waaren zum Weitertransport in das Innere Chinas bestimmt sind, so unterliegen sie einer Transitsteuer zum halben Betrage der erhobenen Importsteuer, sind dann aber von jeglicher ferneren Steuer frei.

Nach 36 Jahren steht es der Chinesischen Regierung jederzeit frei, die Bahn auf dem Wege des Auskaufes an sich zu bringen, doch hat sie der Gesellschaft alle verauslagten Kapitalien und sämmtliche für die Erfordernisse der Bahn gemachten Schulden mit den angewachsenen Zinsen zu ersetzen, und kann sie keinesfalls eher die Eisenbahn für eigene Rechnung übernehmen, als die entsprechende Auskaufsumme in der Russischen Staatsbank niedergelegt ist.

Uebrigens setzt der Vertrag ausdrücklich fest, dass ein etwaiger Auskauf der Bahn nach Ablauf von 36 Jahren nichts an den seitens Chinas eingegangenen Verpflichtungen zu ändern vermag, die nach wie vor in ihrem ganzen Umfange bestehen bleiben. Die Bahn muss die Spurweite der Russischen Bahnen erhalten, ferner ist bestimmt, dass die Arbeiten nicht später als am 16. August d. J. in Angriff genommen und derart geleitet werden müssen, dass die ganze Linie nicht später als 6 Jahre nach dem Zeitpunkte, wo die Richtung der Bahn endgültig festgestellt ist, vollendet wird.

Endlich bestimmt der Vertrag, dass die Verwaltung sich in Peking und St. Petersburg befindet und die Sitzungen des Verwaltungsrathes an beiden Orten stattfinden können. Die Verwaltung setzt sich aus dem Präsidenten und 9 Mitgliedern zusammen. Der Präsident wird von der Chinesischen Regierung ernannt, während die übrigen Mitglieder von der Generalversammlung der Aktionäre gewählt werden. Der Verwaltungsrath wählt dann aus seiner Mitte den Gehilfen des Präsidenten, der jedoch der Bestätigung seitens des Russischen Finanzministers bedarf.

Das sind die wesentlichsten Bestimmungen, die durch die offiziellen Organe der Russischen Regierung mitgetheilt worden sind, die aber nach ihrem Inhalt offenbar aus einer Konzessionsurkunde, die von der Chinesischen Regierung unter Genehmigung der Russischen Regierung der Russisch-Chinesischen Bank für den Bau der Bahn durch die nördliche Mandschurei ertheilt worden ist, und aus einem Staatsvertrage zwischen den beiden Nachbarstaaten zusammengetragen worden sind, anders lassen sich die vielfachen Bestimmungen, die mit der Bahn, ihrem Bau und Betriebe nichts gemein haben, kaum erklären.

Soweit nun die Konzessionsbedingungen und die Bestimmungen des Staatsvertrages bekannt gegeben worden sind, geben dieselben Russland fast ausschliesslich Rechte, enthalten als Gegenleistung Russischerseits nur die Bestimmung, dass die Russische Regierung den Obligationen Zinsen und Tilgung gewährleistet, während das Aktienkapital im Betrage von 5 Millionen Rubel Kredit nicht garantirt ist.

Wenn man von dem Inhalt dieses Vertrages Kenntniss nimmt, so kann man nicht sonderlich erstaunt darüber sein, dass Russland mit grosser Befriedigung auf diesen Erfolg seines schneidigen Finanzministers blickt. Und thatsächlich muss zugestanden werden, dass die politische Lage im fernen Osten sich wesentlich zu Gunsten Russlands gewendet hat, da es nach Verlauf von etwa 6 Jahren, d. h. nach Fertigstellung der Chinesischen Ostbahn, in der Lage sein wird, seine Wünsche mit dem eventuell erforderlichen Nachdruck bemerkbar machen zu können.

Man hat aber in Russland die Frage diskutirt, wie dann Russland seinen Hafen Wladiwostock erreichen würde, falls einmal die Benutzung der Bahn infolge politischer Verhältnisse behindert wäre? Die Antwort auf diese Frage ist aber, wie es scheint, im Vertrage enthalten, denn derselbe bestimmt, dass die Chinesische Regierung sich verpflichtet, Maassnahmen zur Wahrung der Sicherheit der Eisenbahn und der Bediensteten zu ergreifen, während die Gesellschaft auf der Bahn die Ordnung durch von ihr angestellte Polizeiagenten aufrecht erhält.

Es wird also hiernach von dem Ermessen der Russischen Regierung abhängen, darüber zu befinden, wie gross die Anzahl dieser Polizeiagenten, d. h. die Polizeimacht, sein muss, um die

übernommene Verpflichtung, „die Ordnung aufrecht zu erhalten“, wirksam durchführen zu können. Von der wirksamen Durchführung dieser Stipulation wird es aber dann wohl abhängen, ob der Weg nach Wladiwostock über die Chinesische Ostbahn von Onop bis Nikolskoje jeder Zeit für Russische Transporte sicher benutzbar sein wird.

Nach einer Petersburger Mittheilung des „Berl. Lokalanzeiger“ vom 20. d. Mts. ist Jugowitsch zum Oberingenieur der Chinesischen Ostbahn ernannt worden, welcher sich vertragsmässig verpflichtete, die Bahn binnen 5 Jahren fertigzustellen. Die Centralbanverwaltung der Bahn wird ihren Sitz in Zizichar haben.

Die gut informirte „Deutsche St. Petersburger Ztg.“ weiss dann noch zu berichten, dass noch weitere Bahnbauten im Anschluss an die Chinesische Ostbahn aus dem Stadium der blossen Projekte herausgetreten sind, und zwar soll nach Südwesten eine Linie über Kirin, Mukden und Niutschwang, die s. Zt. von den Japanern erobert gewesene Halbinsel Liatong entlang, nach Port Arthur gehen; eine Zweigbahn nach Südosten soll bei Wiju nach Korea hineinführen. In Korea selbst sind Bahnbauten von Söul nach Wiju, Chemulpo, Wönsan (Geusau) und Fusan geplant und ihr Ausbau zum Theil schon fremden Unternehmern übertragen.

Von der über Mukden geplanten Zweigbahn nach Port Arthur soll endlich um den Golf von Petschili herum eine Bahn nach Shanheikwan geführt werden, wodurch der Anschluss an die bestehende Bahnlinie über Taku nack Tientsin erreicht würde. Von Tientsin soll dann eine Bahn nach Peking gehen.

Unabhängig von diesen, sich der Mandschurischen Bahn mehr oder weniger angliedernden Bahnen soll eine Chinesische Centralbahn von der Hauptstadt Peking aus in etwa südlicher Richtung nach Hankau am Jangtsekiang geführt werden. Dieselbe würde etwa 700 Englische Meilen lang, soll 30 Millionen Taels (etwa 120 Millionen Mark) kosten und von einer Amerikanischen Gesellschaft erbaut werden.

Einerseits hat die Linie in Peking Anschluss an die berühmte, von Alters her benutzte Karawanenstrasse nach Kjachta an der Chinesisch-Sibirischen Grenze, andererseits verbindet sie Peking mit dem in wirthschaftlicher Hinsicht bedeutendsten, unweit Shanghai mündenden Strom, dem Jangtsekiang, an dessen Ufern die Mehrzahl der dem Europäischen Verkehr eröffneten Vertragshäfen liegen.

Eine fernere Bahn wird den Vorhafen von Shanghai, Wusung am Gelben Meere mit der nur wenig landeinwärts, an dem von Peking kommenden Kaiserkanal gelegenen Stadt Sutschau verbinden und mehr lokalen Interessen daselbst dienen.

Die beifolgende Kartenskizze zeigt die Lage der projektirten Bahnen.



Damit wäre denn der Anfang zum Ausbau eines Chinesischen Eisenbahnnetzes gemacht, der voraussichtlich der Industrie Europas ein reiches, jedenfalls aber grosses Absatzgebiet zu erschliessen scheint. Allerdings ist das betriebsame Japan der nächstgelegene Lieferant, es fragt sich nur, ob es leistungsfähig genug sein wird, um die Konkurrenz mit der Europäischen Industrie aushalten zu können.

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar d. J. unterstellten Strecken.

Am 1. Januar d. J. gehörten dem Verein 75 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 45 Deutsche Eisenbahnverwaltungen (hierunter 20 Preussische Eisenbahndirektionen),
b) 20 Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 Niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahnen und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 Luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn)
e) 3 Belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Centraleisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),
f) 1 Rumänische Verwaltung (Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 Russisch-Polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 615,01 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 83 145,51 km.

Hiervon kommen auf:

1. a) die Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen (einschl. Militärbahn)	27 732,96 km	
b) die Bayerischen (einschl. Pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	6 001,60 „	
c) die Sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung	2 906,15 „	
d) die Württembergische Staatseisenbahn-Verwaltung . . .	1 729,01 „	
e) die Badische Staatseisenbahn-Verwaltung	1 555,56 „	
f) die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen	1 769,22 „	
g) die Verwaltungen der übrigen Deutschen Staats- und Privateisenbahnen	3 911,14 „	
die Deutschen Verwaltungen zusammen		45 605,64 km
2. Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen 9 003,39 Kilometer, Königlich Ungarische Staatsbahnen 12 163,59 km)		30 419,53 „
Uebertrag		76 025,17 km

Vortrag	76 025,17 km
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)	105,05 „
4. Niederländische Verwaltungen	2 788,35 „
5. Luxemburgische „	166,17 „
6. Belgische „	702,88 „
7. Rumänische „	2 865,57 „
8. Russisch-Polnische „	492,32 „
Gesammt-Betriebslänge	83 145,51 km

Da der Verein mit einer Länge von 80 593,31 km Eisenbahnen in das Jahr 1896 eingetreten ist, so ist in dem verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 2 552,20 km gewachsen.

An dem Zuwachs sind betheiligt:

die Deutschen Verwaltungen	mit	630,20 km	oder 24,69 %
„ Oesterreichisch - Ungarischen Verwaltungen	„	1 527,00 „	„ 59,83 „
„ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsverwaltungen	„	395,00 „	„ 15,48 „

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Aenderung von Stationsnamen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Nográder Lokalbahn, Linie Aszód - Balassa-Gyarmat - Lasoncz gelegenen Station Szécsény ist in Nagy-Szécsény und der Name der Verladestation Ludány in Nográd Ludány abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 269 vom 27. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend die vom 1. Mai d. J. ab gültigen Verzeichnisse der zusammenstellbaren Fahrscheine (abgesandt am 28. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der finanzielle Effekt der Oesterreichischen Staatsbahngebahrung im Budget des Jahres 1897.

Das Gesammterforderniss für Verzinsung und Amortisation des in den Oesterreichischen Staatsbahnen investirten Kapitals stellt sich auf 55 627 814 fl., hingegen der Ueberschuss im Ordinarium auf 31 795 170 fl. Es ergibt sich somit ein unbedecktes Erforderniss von 23 832 644 fl. Bei dieser Berechnung ist das für 1897 präliminirte Nettoerforderniss im Extraordinarium mit den zu 4,25 % zu verzinsenden Kapitalsbeträgen für die nachträglichen Investitionen zugeschlagen worden. Wird dieses Erforderniss aber als laufende Ausgabe des Jahres 1897 behandelt, so erhöht sich der Staatszuschuss auf 27 035 720 fl. Das Investitionspräliminare für den Staatseisenbahnbetrieb beträgt für das Jahr 1897 7 054 150 fl., die Verwendungsdauer ist auf 2 Jahre gestellt. Rechnet man beiläufig die Hälfte als Ausgabe für das Jahr 1897, so kommt man auf die Ziffer von 30 Millionen, welche jenen Betrag bildet, der als Zuschuss für den Staatseisenbahnbetrieb zugewendet werden muss. Das Anlagekapital sämmtlicher im Staatsbetriebe stehender Bahnen, ausschliesslich der für fremde Rechnung betriebenen Lokalbahnen, wird im Jahre 1897 im ganzen 1 185 317 948 fl. betragen, der Ueberschuss von 31 795 000 fl. in Rechnung gezogen, gäbe eine Verzinsung von 2,68 %. Von diesen Summen des Anlagekapitals sind aber bereits 24 052 720 fl. durch Amortisation und Konvertirungen abgeschrieben. Es bleibt daher ein Betrag von 1 161 265 228 fl. übrig, bezüglich dessen sich eine Verzinsung von 2,74 % nach Abzug der reinen Einnahmen ergibt.

Ueber die Ursachen dieser geringen Verzinsung hat sich der Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg im Laufe der Budgetdebatte in folgender Weise geäussert: „Es ist theilweise der sehr theure Bau und die ungünstige Finanzirung der verstaatlichten Privatbahnen, andererseits aber der sehr theure Bau von Staatsbahnen in gebirgigen Strecken, welche leider ein minderes Erträgniss ausweisen, und diese tragen grösstentheils Schuld an der geringen Verzinsung. Würden wir in der angenehmen Lage sein wie die Preussischen Staatsbahnen, Bahnen mit dichtestem Verkehre auf lauter ebenem Boden zu haben, so würde gewiss auch bei uns ein viel erfreulicheres Resultat zu erzielen sein.“ Gleichzeitig konnte der Eisenbahnminister mittheilen, dass die bisher festgestellten Einnahmen des Jahres 1896 die Ziffern des Finanzgesetzes für dieses Jahr um 1 464 000 fl. übersteigen. Davon entfallen auf die reinen Transporteinnahmen 734 000 fl. Eine sehr erfreuliche Thatsache ist, dass diese Mehreinnahme einzig und allein dem vermehrten Frachtenverkehre zu verdanken ist, da dieser allein eine Mehreinnahme gegen das Finanzgesetz von 3 050 000 fl. ausweist. Hingegen ist der Personenverkehr jedenfalls nur mit Rücksicht auf die ungünstigen Witterungsverhältnisse um 3 000 000 Personen gegen die Annahme des Finanzgesetzes zurückgeblieben, was einen Ausfall von 2 530 000 fl. zur Folge hat. Durch diesen Ausfall in der Personeneinnahme ist in Summe das Nettoerträgniss gegenüber dem Finanzgesetze ungünstiger um 1 616 000 fl.; ferner aus dem Grunde, weil leider die Ausgaben auch ganz wesentlich gegen die frühere Annahme des Voranschlags gestiegen sind. Die Mehrausgaben betragen, so weit dies jetzt rechnungsmässig festgestellt werden kann, beiläufig 3 080 000 fl. Hiervon entfallen auf den strengen Winter für die Wegschaffung von Eis und Schnee allein 170 000 fl., auf die Behebung von bedeutenderen Beschädigungen in den Strecken Aussee-Hallstadt und St. Johann in Tirol nach Wörgl allein eine halbe Million. Die Humanitätsfonds haben 471 000 fl. mehr in Anspruch genommen als präliminirt war. Hiervon entfallen allein 330 000 fl. auf die Unfallversicherung. Die Einkommensteuer war um 80 000 fl. höher, die Personalgebühren für die Verkehrszunahme in den einzelnen Stationen machen 265 000 fl. aus und sind die Ausgaben in dieser Richtung jedenfalls gerechtfertigt. Der Eisenbahnminister gab seiner Ueberzeugung dahin Ausdruck, dass das Gesammtbild kein ungünstiges genannt werden kann, weil die erfreuliche Thatsache zu konstatiren ist, dass die Frachtbewegung im stetigen, bedeutenden Zuwachs begriffen ist.

Endlich sei noch erwähnt, dass im Laufe der Verhandlung über den Eisenbahnetat im Abgeordnetenhause von mehreren Seiten die Möglichkeit der Einführung einer Transportsteuer in Diskussion gezogen wurde.

Der Abg. Kaftan führte folgendes aus: „Der alljährige, durchschnittlich 30 000 000 fl. zählende Ausfall ist recht drückend, und es darf nicht Wunder nehmen, wenn man nach Mitteln forscht, welche geeignet wären, künftighin das Defizit aus dem Staatshaushalte zu bannen. Das scheinbar einfachste Mittel besteht in der Erhöhung der Tarife, oder was nahezu dasselbe ist, in der Einführung einer Transportsteuer. Ich sage, das scheinbar einfachste Mittel. Was die Transportsteuer anbelangt, verweise ich darauf, dass Frankreich und England mit dieser Steuer keine guten Erfahrungen gemacht und dieselbe sehr bald, wenn nicht ganz beseitigt, so doch auf ein niedriges Niveau reduzirt haben.“

Hingegen kennzeichnete Abg. Professor Kaizl seinen Standpunkt in der Weise, dass er sagte: „Ich unterscheide mich von der grossen Mehrheit der Abgeordneten dadurch, dass ich der Ansicht bin, es ist eine Besserung nicht zu erwarten von irgend welchen Ersparnissen beim Betrieb, die Besserung ist vielmehr von einer entsprechenden Steigerung der Einnahmen des Staatseisenbahnbetriebes zu erwarten. Wie Sie die Einnahmen erhöhen können, erlassen Sie mir heute zum so und so vielten Mal hier darzustellen, aber ich will hervorheben, dass seitens eines Mitarbeiters im Staatseisenbahnamt die Idee lancirt wurde eine Eisenbahnverkehrssteuer einzuführen, um dadurch quasi das schwankende Moment aus dem Etat des Staatsbahnbetriebes auszuscheiden. Ich bin nun weit davon entfernt, diese Idee dem direkten Einflusse der Eisenbahnverwaltung zuzuschreiben, aber ich glaube, dass es die nächste Aufgabe der Regierung ist dafür zu sorgen, dass die eigenen Einnahmen der Staatsbahnen günstiger werden.“

Der Oesterreichisch - Ungarische Eisenbahnverkehr im Monat November 1896.

Im Monat November 1896 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 9. November die 20,77 km lange Lokalbahn Mährisch-Budwitz-Jamnitz;

am 24. November die 72,613 km lange Lokalbahn Tarnopol-Kopyczynce der Ostgalizischen Lokalbahnen.

In Ungarn:

Am 3. November die 5,136 km lange Theilstrecke Budapest-Engelsfeld-Alt-Ofen der Lokalbahn Budapest-Gran*);

am 4. November die 55,5 km lange Lokalbahn Hegyes-Feketehegy-Palanka;

am 17. November die 53,306 km lange Lokalbahn Komárom-Dunaszerdahely, Theilstrecke der Schüttinselbahn;

am 18. November die 31,02 km lange Lokalbahn Temesvár-Buziás;

*) Die von der neueröffneten Strecke abzweigende 2,895 km lange schmalspurige Flügelbahn von Dorogh zu den Drasche'schen Kohlenwerken wurde am 1. Oktober 1896, jedoch nur für Wagenladungen des Werkbesitzers, eröffnet.

am 30. November die 16,832 km lange Theilstrecke Erdököz-Tiszolcz der Lokalbahn Zolyom-Brezó-Tiszolcz.

Im Monat November 1896 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 11 937 426 Personen und 12 858 455 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 34 432 308 fl. erzielt, d. i. für 1 km 1 090 fl. Im gleichen Monat 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehr von 11 474 217 Personen und 11 472 255 t Güter, 32 788 357 fl., oder für 1 km 1 087 fl., daher resultirt für den Monat November 1896 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 0,3 %.

In der Zeitperiode vom 1. Januar bis 30. November 1896 wurden auf den Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnen 146 339 235 Personen und 110 424 741 t Güter, gegen 145 101 574 Personen und 102 854 333 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beliefen sich im Jahre 1896 auf 343 274 671 fl., im Vorjahre auf 323 948 966 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 11 Monaten des Gegenstandsjahres 30 911 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1895 dagegen 29 804 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für die erwähnte Periode 1896 auf 11 105 fl., gegen 10 869 fl. im Jahre 1895, d. i. um 236 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1896 auf 12 115 fl., gegen 11 857 fl. im Jahre 1895, d. i. um 258 fl., mithin um 2,2 % günstiger.

Die Entwickelung des Ungarischen Eisenbahnwesens im Jahre 1896.

Im Laufe des Jahres 1896 wurden folgende Bahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Datum	Bahn	km
12. Januar	Elektrische Eisenbahn Budapest-Neupest-R. Palota	8 km
2. Mai	Budapester elektrische Untergrundbahn	4 „
3. Juli	Lokalbahn Versecs-Gattaja	46 „
10. „	Lokalbahn Zalatna-Kénesd (schmalspurig)	6 „
15. „	Kaposvár-Fonyód	55 „
29. „	Csorbasee-Zahnradbahn	5 „
1. August	Pápa-Csorna	36 „
11. „	Raab-Bakony-Sz. László	36 „
23. „	Boldvathalbahn	58 „
26. „	Pancsova-Petrovoszello	30 „
13. September	Nógráder Lokalbahnen	112 „
1. Oktober	Stuhlweissenburg-Adonyszabolcs	29 „
3. „	Kecskemét-Tisza-Ugh	30 „
25. „	Királytelek-Tiszapolgár	47 „
26. „	Garamberzencze-Léva	66 „
30. „	Temesvár-Buziás	31 „
4. November	Hegyes-Feketehegy-Palánka	56 „
17. „	Komorn-Dunaszerdahely	53 „
29. „	Erdököz-Tiszolcz	17 „
2. Dezember	Noskovce-Kapelna (schmalspurig)	25 „
16. „	Bakony-Sz. László-Veszprém	28 „
23. „	Adonyszabolcs-Paks	73 „
	zusammen	851 km

(Davon 12 km elektrische und 31 km schmalspurige Bahnen.)

Ausser diesen 851 km eröffneter Bahnen verblieben mit Ende 1896 im Bau 235 km und wurden im Laufe des Jahres konzessionirt 840 km, sodass sich der Gesammtzuwachs des Eisenbahnnetzes im Jahre 1896 auf 1 926 km stellt. Dieser Zuwachs erscheint um so imposanter, als nicht übersehen werden darf, dass zu Beginn des Jahres 1896 eine Art parlamentarischer Wetterstürme über die Lokalbahngründungen dahinbrauste, der zum Ausgangspunkte einer im Zuge befindlichen legislatorischen Aktion geworden ist, bestimmt, einige im Lokalbahnwesen zu Tage getretene Gebrechen gründlich zu saniren. Durch diesen Sturm wurde einiges Schwächliche und nicht Lebensfähige hinweggefegt; was ihn aber ungeschädigt überlebte, hat eben dadurch den Nachweis seiner Berechtigung und Lebenskraft erbracht.

Die Handelsbilanz des Jahres 1896.

Nunmehr liegt der Handelsausweis für das ganze Jahr 1896 vor. Wir resumiren die Hauptziffern der Ein- und Ausfuhr Oesterreich-Ungarns:

	Zusammen 1896	gegen 1895
	Millionen Gulden	
Einfuhr . . .	728,8	+ 6,3
Ausfuhr . . .	785,7	+ 43,9
Aktivsaldo . .	56,9	+ 37,6

Die Bilanz des Jahres 1896 schliesst daher mit einer Mehrausfuhr oder mit einem Aktivsaldo von 56,9 Millionen Gulden und ergibt im Vergleiche mit dem Jahre 1895 eine Besserung um 37,6 Millionen Gulden. Das Aktivum ist ausschliesslich dem Fabrikatenhandel zu danken, der sogar mit einer Mehrausfuhr von 153,2 und mit einer Besserung von 30,3 Millionen Gulden schliesst. Bei Rohstoffen und Halbfabrikaten hatte die Einfuhr das Uebergewicht, und zwar zusammen mit 96,3 Millionen Gulden, während das Jahr 1895 in diesen beiden Rubriken eine Mehreinfuhr von 98,2 Millionen Gulden bot.

Die Verloosung der Prioritäten bei der Prag-Duxer Bahn.

Gelegentlich der im Jahre 1893 vorgenommenen freiwilligen Konversion der 5 % Goldprioritäten der Prag-Duxer Bahn ist ein grösserer Betrag unkonvertirt geblieben, welcher sich seither durch Verloosungen und Rückkäufe auf rund 1,5 Millionen Gulden reduzirt hat. In dem im abgelaufenen Jahre mit der Regierung abgeschlossenen Uebereinkommen, betreffs Konversion der 4 % Anlehen war auch in Aussicht genommen, dass die Verwaltung der 5 % Prioritäten neuerdings eine Konversion, und zwar auf 3 % unter Gewährung einer 25 % Prämie anbiete. Anstatt eine diesbezügliche Aufforderung an die Gläubiger zu erlassen, hat es die Verwaltung vorgezogen, verstärkte Ausloosungen in der Weise vorzunehmen, dass sie an den Verloosungen der 5 % Anleihe die bereits konvertirten Titres nicht partizipiren lässt. Dadurch sind bei der am 2. Januar d. J. vorgenommenen Ziehung unverhältnissmässig viele Obligationen von der Ausloosung betroffen worden. Da es sich hier um eine Verletzung der Rechte der Prioritätsgläubiger handelt, fordert der bei einem früheren Anlasse eingesetzte gemeinsame Kurator Dr. Karl Marek in Prag die geschädigten Prioritäre auf, sich zum Zwecke gemeinsamen Vorgehens bei ihm zu melden. Wie in Kreisen der Verwaltung betont wird, wurde der Weg der forzirten Verloosungen nur deshalb eingeschlagen, um nunmehr im Wege eines Ausgleichs die 5 % Prioritätenbesitzer zur Annahme des Konversionsangebots zu bewegen.

Wagenübergang auf die Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal.

Nach einer Mittheilung der K. K. Staatsbahndirektion in Pilsen dürfen Wagenladungsgüter für diese am 23. Dezember v. J. eröffnete Lokalbahn (siehe Nr. 3 S. 18 d. Ztg.), welche Neigungen bis zu 50 ‰ besitzt, nur in Bremswagen verladen werden.

Die Dänischen Dampffähren.

Infolge der geographischen Verhältnisse Dänemarks weist das Verkehrswesen dieses Landes eine Besonderheit auf, die man in Europa in diesem Maasse und in dieser Vollkommenheit nicht wieder findet. Es sind die Dampffähren, die dem Reiseverkehr Dänemarks ein besonderes Gepräge geben und die nicht wenig dazu beitragen, hier das Reisen abwechselungsreich zu gestalten, denn nach längerer Eisenbahnfahrt ist es eine ganz hübsche Unterbrechung, eine kleine Wasserpartie zu machen, wozu die Dänischen Wasserstrassen, der Grosse und der Kleine Belt, der Oeresund und die übrigen Gewässer zwischen den verschiedenen Inseln, aus denen sich Dänemark zusammensetzt, hinreichende Gelegenheit bieten. Von Brücken kann hier nicht gut die Rede sein, einmal des lebhaften Schiffsverkehrs und dann der beträchtlichen Kosten wegen, die der Bau so grosser Brücken, wie sie hier erforderlich wären, beanspruchen würde. Denn der Grosse Belt und der Oeresund bei Kopenhagen ist nicht viel schmaler wie der Kanal bei Dover.

So griff man denn zu dem Mittel von Dampffähren, die nun in Dänemark bereits seit über 2 Jahrzehnten als Bindeglied zwischen den Endpunkten der Eisenbahnen dienen und sich so vortrefflich bewährt haben, dass sie im Laufe der Zeit immer vermehrt wurden, sodass Dänemark jetzt nicht weniger denn 15 Dampffähren besitzt, die sämmtlich Staatseigenthum sind und einen Bestandtheil der Dänischen Staatseisenbahnen bilden. Nach dem Dänischen Kriege nahm das Dänische Verkehrswesen, an dessen Spitze in den letzten 10 Jahren der überaus verdienstvolle Minister Ingerslew (gestorben 20. April 1896) stand, überhaupt eine ausserordentliche Entwickelung. Auf je 1 000 Einwohner entfällt jetzt 1 km Bahn, und mit den Dampffähren werden jährlich weit über 100 000 Eisenbahnwagen über die verschiedenen Meeresarme Dänemarks befördert.

Der erste Versuch, Eisenbahnwagen mittelst Dampffähren über einen Sund zu führen, wurde 1872 auf dem Kleinen Belt zwischen Strib (Fühnen) und Fredericia (Jütland) gemacht. Da sich dieser Versuch sehr bewährte, baute man später auch Dampffähren für den Grossen Belt (zwischen Korsör und Nyborg), für den Limfjord und für die Verbindung der Inseln Seeland und Falster (Masnedsund).

Von besonderer Bedeutung jedoch wurde die Fährenverbindung auf dem Oeresund zwischen Helsingör und Helsingborg, die 1891 eingerichtet wurde und der 1895 die Fähre zwischen Kopenhagen und Malmö folgte. Damit wurde eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung zwischen dem Europäischen Festland und den ausgedehnten Bahnen Schwedens und Norwegens hergestellt, und es können nun die Produkte Deutschlands, Frankreichs und Italiens in wenigen Tagen ohne Umladung über die Dänischen Inseln nach Schweden und Norwegen gebracht werden.

Von den 15 Dampffähren Dänemarks sind 4 von grösseren und 11 von kleineren Dimensionen. Die grösseren Dampffähren, deren jede 16—18 Eisenbahnwagen überführen kann, werden dort angewandt, wo die Ueberfahrt längere Zeit dauert, nämlich auf dem Grossen Belt und dem Oeresund zwischen Kopenhagen und Malmö. Die kleinere Art Dampffähren kann 6 Wagen überführen und verkehrt auf den kürzeren Strecken, wo jede Fähre die Ueberfahrt mehrmals am Tage macht. Entgegen den einst gehegten Befürchtungen haben sich alle diese Fähren auch als Seeschiffe gut bewährt, denn mit voller Last Eisenbahnwagen fahren sie sicher, ruhig und schnell über die Meeresarme, von denen manche oft recht unruhig sein können. Bei den grösseren Dampffähren, die 2 neben einander liegende Schienenstränge haben, laufen die Stränge an den Enden zusammen, wodurch die Fähre die übliche Schiffsform erhalten kann und seetüchtiger wird.

Für die im Oktober 1895 eingeweihte Dampffährenverbindung Kopenhagen - Malmö wurde eine Dampffähre gebaut, die den Namen „Kjöbenhavn“ erhielt, 750 000 Kr. gekostet hat und 18 Güterwagen aufnimmt. Sie ist 86 m lang, etwa 18 m breit und hat eine Maschine von 1 800 indizirten Pferdekräften, mit denen die Fähre eine Fahrt von 14½ Knoten machen kann. Den Weg zwischen Kopenhagen und Malmö legt sie gewöhnlich in 1 Stunde 20 Minuten zurück. Sowohl vorn wie achtern ist die Fähre mit Steuer versehen, sodass sie nicht umzuwenden braucht. Sie wurde aus Stahl als Räderschiff gebaut, hat bewegliche Schaufeln, 2 Schornsteine und doppelte Schornsteine zur Ventilation des Innern. Die Beleuchtung geschieht durchweg durch elektrisches Licht, und beim Ein- und Ausladen können auf Deck 4 mächtige Bogenlampen in Wirksamkeit gesetzt werden. Wie bei allen Dänischen Fähren sind auch auf der „Kjöbenhavn“ die Einrichtungen für die Passagiere sehr komfortabel.

Mit Ausnahme von 3 Fahrzeugen sind alle Dampffähren als Räderschiffe gebaut. Die als Schraubenschiffe gebauten Fähren sind dazu bestimmt, im Verein mit den eigentlichen Eisbrechern den Verkehr unter schwierigen Eisverhältnissen aufrecht zu erhalten, und wie ernster Art diese Naturhindernisse sein können, davon lieferte der Winter 1894/95 einen Beweis. So musste beispielsweise der Betrieb der Linie Kiel-Korsör 6 Wochen hindurch ruhen, für die Schifffahrt war überhaupt lange Zeit hindurch die ganze Ostsee unzugänglich.

Die Bedeutung, die das Dänische Fährenwesen im heimischen wie internationalen Verkehr spielt, ist allseitig anerkannt, und gelegentlich der Einweihung der Dampffährenverbindung Kopenhagen-Malmö im Oktober 1895, der ausser dem Dänischen Verkehrsminister Ingerslew die Generaldirektoren der Eisenbahnen in Schweden und Dänemark, sowie der Mecklenburgischen Bahnen und sonstige Vertreter aus Deutschland beiwohnten, wurde von Dänischer wie von Deutscher Seite der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass nun auch eine Dampffährenverbindung zwischen Dänemark und Deutschland auf der Linie Warnemünde-Gjedser nicht mehr lange auf sich warten lassen möge. Seit der Einführung der Dampffähren hat der Verkehr, namentlich bei der Güterbeförderung, einen mächtigen Aufschwung erfahren, wie dies einige Zahlen der wichtigsten Linien zeigen. Auf dem Kleinen Belt, auf dem, wie erwähnt, 1872, also vor 24 Jahren, der erste Dampffährenbetrieb eingerichtet wurde, überführten die Dampfer 1871 116 000 Reisende und 9 200 t Güter. Im folgenden Jahre wurden mit der Dampffähre die gleiche Personenzahl und 12 100 t Güter befördert, 1891 betrugen die entsprechenden Ziffern 197 000 Reisende und 84 400 t Güter und 1894 215 000 Reisende und 132 000 t Güter.

Ueber den Grossen Belt wurden 1883 von Dampfschiffen 132 000 Reisende und 14 500 t Güter, 1884 von den Dampffähren 141 000 Reisende und 21 500 t Güter, 1889 165 000 Reisende und 46 800 t Güter und 1894 195 000 Reisende und 114 500 t Güter befördert.

Der grösste Verkehrsaufschwung fand auf der Dampffährenverbindung Helsingör-Helsingborg, dem ersten Verkehrswege dieser Art nach Schweden, statt. Mit Dampfschiffen wurden hier 1891 124 000 Reisende und 3 000 t Güter, mit der Dampffähre 1892 149 000 Reisende und 39 000 t Güter, 1895 etwa 160 000 Reisende und etwa 80 000 t Güter übergeführt.

Bei allen Häfen bezw. Eisenbahnstationen, die mit Dampffähren in Verbindung stehen, waren natürlich besondere Einrichtungen nöthig, und bei diesen bietet das Landen und Anbordbringen der Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten, die namentlich in den Wasserverhältnissen liegen. Die Sache würde sich sehr einfach gestalten, wenn der Wasserstand stets derselbe wäre. Dies ist aber nicht der Fall, vielmehr muss im Wasserstand mit Unterschieden von einigen Fuss gerechnet werden, wobei ja Dänemark immerhin noch günstiger steht wie beispielsweise England. Wenn die Dampffähre in den Hafen kommt, läuft sie in ein starkes elastisches Leitwerk von Balken, das dieselbe Form wie der Steven der Fähre hat und so angebracht ist, dass die Schienen der Fähre mit den Schienen an Land in gleicher Linie liegen. Die Verbindung mit den beiderseitigen Schienensträngen wird durch eine Brückenklappe hergestellt, die 18 m lang ist und gleichfalls einen Schienenstrang enthält, dessen eines Ende sich dicht an den auf dem Lande befindlichen Schienenstrang schliesst, während das andere Ende, nachdem die Klappe auf die Dampffähre heruntergelassen und festgemacht worden ist, sich mit dem Strang der Dampffähre verbindet. Dann werden die Eisenbahnwagen, die festgekettet und mit Querbäumen befestigt sind, freigemacht und von einer Lokomotive heruntergezogen.

In Kopenhagen hat die Dampffährenanlage ihren Platz im Freihafen. Dieser grossartige Hafen, der an der weltbekannten prächtigen „Langenlinie“ liegt, wurde im November 1894 eröffnet, aber man nahm bereits beim Bau des Freihafens Rücksicht auf die Dampffährenverbindung Kopenhagen-Malmö, deren Verwirklichung bereits damals nur als eine Frage der Zeit galt und die denn auch dank dem Interesse, das man der Angelegenheit in Dänemark entgegenbrachte, ein Jahr später ins Leben trat. Da der Freihafen ziemlich weit vom Centrum der Stadt liegt, wird bei dieser Fährenverbindung ein lebhafter Personenverkehr nicht zu erwarten sein, wie dies auch in der Natur der Sache liegt, denn im Verkehr mit der Skandinavischen Insel geht der Hauptstrom der Reisenden über Helsingör - Helsingborg, und zu erwähnen ist hier, dass die Strecke Kopenhagen - Helsingör in kurzer Zeit eine erhebliche Abkürzung erfahren wird, nämlich durch die in Bau begriffene Küstenbahn, die der Vollendung entgegengeht. In der Regel sind es überhaupt nur Güterwagen, die mit den Dampffähren übergeführt werden. Die Fähren auf dem Kleinen Belt befördern zur Nachtzeit Personenwagen, so dass die Reisenden ungestört ihre Ruhe geniessen können.

Der Ruf des mustergültigen und vorzüglich funktionirenden Dampffährenwesens Dänemarks ist weit über die Grenzen des Landes gedrungen, und im Laufe der letzten Jahre sind Ingenieure aus den meisten Ländern Europas nach Dänemark gekommen, um sich mit den Dampffähren dieses Landes bekannt zu machen. F. Mewius.

Aus Italien.

Betriebseinnahmen.

Mittelmeernetz. Am 31. Dezember 1896 schloss das 1. Semester des Betriebes 1896/97 mit einem günstigen finanziellen Resultat für die Gesellschaft; die Steigerung der Einnahmen hielt an, nur im Personenverkehr ist ein Rückgang wahrzunehmen, der wohl auf Rechnung der aussergewöhnlich anhaltenden schlechten Witterung zu setzen ist. In den einzelnen Zweigen des Verkehrs wurden folgende Einnahmen erzielt:

Hauptnetz	1896	1895	
Länge	4 417 km	4 407 km	+ 10 km
Personenverkehr . .	25 233 173 L.	25 428 765 L.	— 195 592 L.
Gepäckverkehr . . .	1 232 802 „	1 180 527 „	+ 52 275 „
Eilgutverkehr . . .	6 508 309 „	6 240 765 „	+ 267 544 „
Frachtgutverkehr .	32 190 465 „	31 019 842 „	+ 1 170 623 „
	65 164 749 L.	63 869 899 L.	+ 1 294 850 L.

Nebennetz	1896	1895	
Länge	1 291 km	1 221 km	+ 70 km
Personenverkehr . .	1 628 717 L.	1 620 534 L.	+ 8 183 L.
Gepäckverkehr . . .	47 934 „	47 215 „	+ 719 „
Eilgutverkehr . . .	285 001 „	283 024 „	+ 1 977 „
Frachtgutverkehr .	1 353 445 „	1 291 551 „	+ 61 893 „
	3 315 097 L.	3 242 325 L.	+ 72 772 L.

Gesammteinnahme 68 479 846 L. (gegen 67 112 224 L. in den ersten 6 Monaten des vergangenen Betriebes) mit einem Netz von 5 708 km Länge (5 628 km im Jahre 1896, + 80 km).

Adriatisches Netz. Mit dem gleichen Tage schloss für das Adriatische Netz das Betriebsjahr mit ebenfalls gutem finanziellen Resultat ab; obwohl in den ersten 9 Monaten eine ganz bedeutende Abnahme der Einnahmen sich herausstellte, stiegen dieselben doch in den letzten 3 Monaten des Jahres in solchem Maasse, dass der Betrieb noch mit einem ganz erfreulichen Mehr geschlossen werden konnte. Dies ist hauptsächlich den starken Wein- und Lebensmitteltransporten aus Süditalien zuzuschreiben, welche im vergangenen Jahre beinahe ganz ausgefallen waren.

Die Ergebnisse des Jahres sind folgende:

Hauptnetz	1895	1896		
Länge	4 215 km	4 247 km	+	32 km
Personenverkehr . .	37 951 876 L.	37 813 124 L.	—	138 752 L.
Gepäckverkehr . .	1 784 758 „	1 885 693 „	+	100 935 „
Eilgüter	12 287 706 „	13 524 064 „	+	1 236 358 „
Frachtgüter . . .	43 691 231 „	45 392 259 „	+	1 701 028 „
IndirekteEinnahmen	422 886 „	417 268 „	—	5 618 „
	96 138 458 L.	99 032 410 L.	+	2 893 952 L.
Nebennetz	1895	1896		
Länge	1 391 km	1 359 km	—	32 km
Personenverkehr . .	2 630 242 L.	2 662 956 L.	+	32 714 L.
Gepäckverkehr . .	66 335 „	70 054 „	+	3 719 „
Eilgüter	846 176 „	901 257 „	+	55 081 „
Frachtgüter	3 776 220 „	3 990 730 „	+	214 510 „
IndirekteEinnahmen	47 415 „	46 221 „	—	1 194 „
	7 366 391 L.	7 671 221 L.	+	304 830 L.
Gesammteinnahme	103 504 849 L.	106 703 631 L.	+	3 198 782 L.
Einnahmen für 1 km	18 620 „	19 030 „	+	410 „

Sondrio-Tirano (Veltlin).

Die Deputation der Provinz Sondrio hat an den Minister der öffentlichen Arbeiten das dringende Ansuchen gerichtet, den Bau der Bahn von Sondrio nach Tirano, deren Wichtigkeit und Bedeutung bereits durch das Gesetz über den Ausbau des Italienischen Eisenbahnnetzes, welches dieser Bahn den Vorzug vor anderen zu erbauenden Linien zusicherte, anerkannt wurden, nicht länger zu verzögern.

Diese neue Bahn würde das obere Thal der Adda, das Veltlin, mit dem übrigen Theil des Landes in direkte Verbindung bringen, den Verkehr von und nach Tirol über das Stilfser Joch an sich ziehen und auch die Reise von Italien nach dem Engadin stark abkürzen, indem von Tirano aus das mittlere Engadin über den Berninapass in wenig Stunden erreichbar ist. Der Reiseverkehr über den Bernina ist während der Touristensaison ohnedies schon ganz bedeutend, und die Touristen werden sicher in noch grösserer Anzahl den Abstieg über den Bernina nach Tirano wählen, wenn sie von dort per Bahn über Sondrio, jetzige Kopfstation der Eisenbahn, und Colico und den reizenden Ufern des Comersees entlang das Herz der Lombardei rasch erreichen können. Im übrigen ist das durch seine Weine berühmte obere Addathal reich bebaut, und dank der bedeutenden dort verfügbaren Wasserkräfte hat sich in dem letzten Jahrzehnt eine lebhafte Industrie entwickelt.

Samaden-Chiavenna über den Malojapass.

Das schon so häufig aufgetauchte und so oft besprochene Projekt einer direkten Bahnverbindung der Gegend des Comersees und des Veltlins mit dem Engadin über den Maloja scheint endlich in die exekutive Phase zu treten. Der Schweizerische Bundesrath hat in seiner letzten Kundgebung an das Schweizerische Parlament diesem den Vorschlag unterbreitet, dem Komitee der über den Albula nach Samaden im Engadin zu bauenden Bahn auch die Konzession zum Bau der Strecke Samaden-Maloja-Castasegna im oberen Engadin zu verleihen. Diese Bahn, welche eine Zweiglinie der Albulabahn sein würde, wird von Samaden ausgehen, über St. Moritz, Silvaplana und Sils zum Maloja führen, denselben mittelst eines etwa 10 km langen Tunnels passiren, in Castasegna die Italienische Grenze erreichen und sich in Chiavenna an das Italienische Bahnnetz anschliessen. Die Länge der auf dem Gebiete des Kantons Graubünden gelegenen Strecke dieser Bahn beträgt 52 km, und die Kosten dieser Gebirgsbahn sind auf 1 285 000 Frcs. veranschlagt bezw. auf 247 000 Frcs. pro Kilometer. Die auf Italienischem Gebiete gelegene kurze Strecke bietet für den Bau keine besonderen Schwierigkeiten.

Die neue Bahn im Anschluss an die Bahn über den Albulapass würde übrigens auch die Italienischen Eisenbahnen mit der Rhätischen Bahn verbinden, welche sich in Chur an die Vereinigten Schweizerbahnen anschliesst, und durch die neuen Linien würde so eine neue Bahnverbindung zwischen Norditalien und dem Rheinthal-Bodensee hergestellt sein.

Um den Bahnhof von Chiavenna, welcher schon den heutigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr genügt, in Stand zu setzen, die neue Linie aufzunehmen, hat die Handelskammer von Chiavenna bereits an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten das Ansuchen gestellt, für die nöthigen Erweiterungsbauten der Gebäude und der Geleiseanlagen die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen.

Verona-Bologna.

Der Bau dieser Linie, welche Verona mit Bologna direkt verbinden soll, und deren erste Strecke Bologna-Poggio Rusco schon seit Jahren fertiggestellt ist, wurde aus verschiedenen Ursachen, besonders aber wegen Mangel an Kapitalien unterbrochen, wird jetzt aber wieder aufgenommen und am 1. April d. J. wird die Konstruktion der 17 km langen Theilstrecke Poggio Rusco-St. Felice vergeben werden; der Bau muss in 30 Monaten beendet sein. Von der Gesammtlänge der Linie von 100 km werden dann 40 km betrieben werden können.

Aus Spanien.

Madrid-Saragossa-Alicante-Eisenbahn.

Nach der Nordbahn hat sich nun auch die Andalusische Eisenbahngesellschaft gezwungen gesehen, zur Verzinsung ihrer Schuldverschreibungen in Pesetas zu greifen; die Erwartung lenkt sich nun auf die dritte der grossen Spanischen Eisenbahngesellschaften, die unter Mitwirkung ausländischer Kapitalien geschaffen und unter der Leitung Französischer Geldleute geblieben sind, nämlich die Madrid-Saragossa-Alicante-Eisenbahngesellschaft. Der Herausgeber des „Moniteur des intérêts matériels“, G. de Laveleye, widmet ihr daher eine Untersuchung, die wir im folgenden wiedergeben: Die kräftige Verfassung der Madrid-Saragossa-Gesellschaft erlaubt ihr, die durch den schlechten Wechselkurs auferlegte Last zu tragen; selbst wenn das Aufgeld auf 30 % stiege, würde es ihr noch möglich sein, ihre Verpflichtungen auch im Auslande genau zu erfüllen. Aber neben diesem thatsächlichen Grunde gibt es noch einen anderen von moralischer Tragweite, der hervorspringt, wenn man die Geschichte dieser mächtigen Gesellschaft während einer anderen, von ihr glücklich überstandenen bewegten Zeit prüft.

Es herrschte nicht immer Ruhe in dem Leben der Spanischen Eisenbahngesellschaften und bezüglich der Madrid-Saragossa-Gesellschaft spiegelt sich die Entwickelung ihres Daseins in der Folge der Gewinne, die seit ihrem Ursprung an ihre Antheilhaber vertheilt wurden. Bis 1864 blieb die Anlagekostenrechnung offen und nach Gewohnheit bezogen die Antheilhaber als Bauzinsen 6 % oder 30 Frcs., wozu drei Mal ein zweiter aus den Betriebseinnahmen erzielter Gewinn von 12 bis 15 Frcs. kam. Im Jahre 1865 trat eine grosse Stockung ein und während der 8 Jahre bis 1872 wurde kein Gewinn mehr vertheilt weder vom Anlagekapital, das geschlossen wurde, noch von den ungenügenden Betriebsüberschüssen oder Fehlbeträgen. Von 1873 bis 1884, also 12 Jahre lang, war eine zweite Zeit des Gedeihens mit einem durchschnittlichen Gewinn von 20 Frcs.; im Jahre 1885 wurde kein Ertrag erzielt und von 1886 bis 1892 (7 Jahre) wurde ein durchschnittlicher Gewinn von 7 Frcs. vertheilt. Endlich mit 1893 beginnt die gegenwärtige Stockung.

Wie kommt es, dass das Kapital, nachdem die Baurechnung 1865 geschlossen war, nicht mehr entlohnt wurde? Weil die ursprünglichen Anschläge der Spanischen Ingenieure über die Anlagekosten und die Ertragsfähigkeit der grossen Eisenbahnlinien in Spanien sich nicht verwirklicht haben. Da diese Linien mit verhältnissmässigem Luxus geschaffen sind, so haben die Baukosten bei weitem die ursprünglichen Anschläge, auf welche der Finanzplan aufgebaut war, überschritten. Ausserdem ist nicht nur der im Anfang erzielte kilometrische Ertrag eine Enttäuschung gewesen, sondern der wirthschaftliche Fortschritt des Landes hat auch nicht diejenige Zunahme an Verkehr und Einnahmen, welche man zu erhoffen berechtigt war, hervorgerufen. So haben 1865 die 1 228 km, die von der Madrid-Saragossa-Gesellschaft betrieben wurden, eine durchschnittliche kilometrische Einnahme von 18 003 Frcs. ergeben und diese Durchschnittseinnahme ist nicht über 18 415 Frcs. für die 2 927 Kilometer des 1895 betriebenen Netzes hinausgegangen.

Diese Irrthümer in den Anschlägen und Schätzungen sind immer der grosse Kummer der Gesellschaften gewesen; sie haben die Grundlage der Ansprüche gebildet, die erhoben wurden, sobald die Wirklichkeit erkennen liess, dass es fast unmöglich sei, die zum Bau verwendeten Kapitalien zu verzinsen. F a s t unmöglich war dies übrigens nur; denn die Saragossa-Gesellschaft konnte immer, selbst in den schwierigsten Augenblicken die Rente ihrer Schuldverschreibungen bestreiten, während sie ihren Antheilhabern einen Gewinn gab. Wie dem auch sein mag, es kann interessant sein, den Ausgangs- und Endpunkt der Gesellschaft in einer Uebersicht gegenüberzustellen, wäre es auch nur um die Bedeutung der in dem Unternehmen angelegten Kapitalien zu zeigen. Wohl verstanden ist dieser Endpunkt nur eine Haltestelle, da die Bestimmung der Gesellschaft noch nicht erfüllt ist:

	1865	1895
Betriebslänge . . . . km	1 228	2 927
Kilometrische Betriebseinnahme Frcs.	18 003	18 415
Anlagekostenrechnung. . . . . . „	356 893 000	681 895 000
Aktienkapital . . . . „	120 000 000	169 100 000
Schuldverschreibungen nach dem Ausgabekurs . . . . „	194 797 000	442 184 000
Rücklagen, nicht vertheilte Gewinne . . . . „	6 791 000	18 716 000
Schwebende Bankschuld . . . . „	24 573 000	—
Betriebsüberschuss . . . . . . „	8 456 000	32 339 000
Lasten des Betriebs. . . . . . „	8 291 000	31 957 000
Reinertrag . . . . „	165 000	382 000

Diese Uebersicht zeigt, dass sich das Netz in 30 Jahren mehr als verdoppelt hat. Im Jahre 1865 bildeten die betriebenen Linien eine Art Stern: Madrid-Saragossa, Madrid-Alicante mit Abzweigung nach Carthagena, und Mançanares - Cordova; es gab ausserdem die kleinen Zweigbahnen von der Hauptlinie nach Toledo und Ciudad Real. Seitdem hat sich das Netz im Norden und Süden vergrössert; anstatt in Saragossa anzuhalten, verfolgt die Gesellschaft ihren Weg bis zur Französischen Grenze und hat die Anschlusslinie nach Valladolid gebaut. Sie hat eine Linie nach Cuença in der Richtung auf Valencia, sie hat die Linie Ciudad Real-Badajoz, sowie Cordova-Sevilla übernommen und ist in derselben Richtung bis Huelva vorgegangen. Wie immer in solchen Fällen wirkt dieser Zuwachs auf den Durchschnitt der Einnahmen ein und erklärt es, wie dieser seit 30 Jahren auf demselben Punkte hat bleiben können. Um eine genauere Anschauung von dem möglichen Fortschritt zu geben, wenn die Gesellschaft nicht zu diesen Ausdehnungen verleitet worden wäre, ist festzustellen, dass die Linie Madrid-Saragossa von einer jährlichen kilometrischen Betriebseinnahme von 15 448 Frcs. (1865) auf 22 048 Frcs. (1895), also um 42 % und die Linie Madrid-Alicante von 17 500 Frcs. (1866) auf 27 144 Frcs. (1896), also um 54 % gestiegen ist.

Die übrigen Ziffern der Uebersicht bedürfen nicht der Erläuterung, sie sind gewissermaassen das Ergebniss der vorstehenden Bemerkungen und überdies liegt es nicht in der Absicht dieser Darstellung, eine Geschichte der Gesellschaft zu schreiben, sondern besonders ihre Widerstandsfähigkeit in ungünstigen Zeiten zu zeigen. Für den fraglichen Zeitraum (1865 bis 1875) gibt die folgende Uebersicht lehrreiche Ziffern; man sieht aus ihnen, dass in dieser misslichen Lage der Gesellschaft die Hilfe des mächtigen Bankhauses Rothschild, das sie beschützt, nicht gefehlt hat, da die schwebende Schuld 52 Millionen zu einem Zeitpunkt überschritten hat, wo es ganz unmöglich war, sich unter Schaffung von Schuldverschreibungen an den Geldmarkt zu wenden. Durch diese Mitwirkung bereitete das Haus Rothschild die Rückkehr zum Wohlstande vor, sobald sich die Ursachen der Stockung abschwächen würden; diese Hilfe verhinderte für die Zukunft eine übermässige Zinslast, welche jede Wiedergeburt vereitelt hätte. Aber in der Gegenwart erlaubte die Zusicherung dieser Hilfe auch den Kampf gegen verschiedene missliche Umstände und ersparte der Gesellschaft die Verpflichtung, einen Vergleich mit ihren Gläubigern abzuschliessen.

	Anlagekosten-Rechnung Frcs.	Schwebende Bankschuld Frcs.	Betriebs-Reinertrag Frcs.	Gewinn Frcs.
1865	356 893 000	24 573 000	+ 165 000	—
1866	374 579 000	38 077 000	+ 2 655 000	—
1867	382 900 000	50 461 000	+ 770 000	—
1868	383 536 000	52 000 000	— 902 000	—
1869	384 248 000	48 056 000	— 388 000	—
1870	384 668 000	47 058 000	+ 1 288 000	—
1871	385 102 000	45 681 000	+ 2 128 000	—
1872	385 542 000	42 150 000	+ 3 196 000	—
1873	386 239 000	41 814 000	+ 6 129 000	15
1874	386 700 000	33 048 000	+ 5 963 000	15
1875	427 524 000	—	+ 7 508 000	21

Zu dieser Uebersicht sind einige Bemerkungen zu machen: Im Jahre 1865 verlangt der Geschäftsbericht die Aufhebung der 10 % Steuer auf den Personenverkehr und wünscht auch die Genehmigung zur Tariferhöhung, um den Enttäuschungen der Betriebseinnahmen des kaum vollendeten Netzes zu begegnen. Im Jahre 1866 weist die Gesellschaft mit Stolz darauf hin, 1 428 km Eisenbahnen, ein Viertel des Spanischen Netzes, gebaut zu haben; der Bericht hebt lobend hervor, durch Wunder von Sparsamkeit die kilometrischen Betriebskosten auf 8 700 Frcs. ermässigt zu haben, und stellt endlich fest, dass die Regierung, wenn sie auch keine Hilfe geleistet hat, vom 1. Januar 1867 ab wenigstens auf die 10 % Fahrkartensteuer verzichtet hat. Im Jahre 1867 werden der Aufstand angeführt und Beschwerden daran geknüpft. Ein Ausschuss wird ernannt, um nach Mitteln, den Gesellschaften Hilfe zu bringen, auszuschauen, „damit Spanien sowohl seinen Landeskindern als auch den an diesen Unternehmungen betheiligten Ausländern beweise, dass es dankbar ist für die Wohlthaten, mit denen sie es ausgestattet haben, und dass sie nicht vergeblich ihr Vertrauen in seine Zukunft gesetzt haben.“ So sprach die Regierung. Die Hoffnung ist vielleicht noch nicht gross, aber die Gesellschaft fühlt sich gekräftigt, weil das Haus Rothschild die ganze Bankrechnung einschliesslich der Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, selbst wenn die Einnahmen nicht ausreichen sollten, übernimmt.

Im Jahre 1868 wird ein neuer Unterstützungsausschuss durch Verordnung ernannt und beginnt seine Arbeit mit einer Vorrede, in der sich folgende Wendung befindet: „Das Wort einer Nation muss dasselbe Ansehen haben wie das Wort eines Ehrenmannes in den gewöhnlichen Geschäften des Lebens. Nichts ist dem Kredit der Nationen schädlicher als die Nichterfüllung von Versprechungen auf pünktliche Erfüllung der vertragsmässigen Verpflichtungen“. Ein Hilfsgesetz wird übrigens angenommen und im Jahre 1869 gibt der Bericht Rechenschaft über die theilweise Verwendung der 7 206 000 Frcs., welche den Antheil der Gesellschaft an dieser Unterstützung bildeten und unter der Bedingung gewährt wurden, dass sie zum Rückkauf von Schuldverschreibungen oder zur Bezahlung von Zinsen dienten. Das erlaubt der Gesellschaft 2 600 Schuldverschreibungen zu 157 Frcs. zurückzukaufen. Im Jahre 1871 schöpft die Gesellschaft Verdacht, dass eine 10 % Steuer auf die Güterverkehrs-Einnahme geplant würde (die Fahrkartensteuer war fast unmittelbar nach der Aufhebung wieder eingeführt worden) und dass der Haushaltsausschuss den Zinsschein der Schuldverschreibungen mit einem 10 % Abzug zu belegen beabsichtige. Sie erinnert in dieser Beziehung an den Art. 10 des Gesetzes vom 3. Juni 1855: „Die zum Bau der Eisenbahnen verwendeten Kapitalien und die zu diesem Zweck aufgenommenen Anleihen werden unter den Schutz des Staates gestellt“.

Indessen die Verkehrsstockung ging ihrem Ende entgegen, obwohl Spanien noch 4 Jahre lang unter einem Bürgerkriege litt, welcher einen ganzen Theil seines Gebietes mit Blut tränkte und erst mit 1875 sein Ende fand. Dieses Jahr bezeichnet auch das Ende der Handelsstockung, die Gewinnvertheilung wird wieder aufgenommen, das Vertrauen ist wiedergekommen und die Gesellschaft kann zur Einlösung ihrer schwebenden Schuld schreiten, indem sie Schuldverschreibungen zu 222 und 228 Frcs. begibt, was zu dem genannten Zeitpunkt ein schöner Kurs war. Wenn es wahr ist, dass sich die Geschichte wiederholt, so ist dieser Blick auf die Vergangenheit eine Ermuthigung für die Zukunft. In der gegenwärtigen Verkehrsstockung wird die Saragossa - Gesellschaft ohne jeden Zweifel in der Lage sein, die gleiche Widerstandsfähigkeit und dieselbe Sorge um Gegenwart und Zukunft zu zeigen.

Bücherschau.

Richard v. Kaufmann. Die Eisenbahnpolitik Frankreichs. 2 Bände. LXX und 1319 Seiten. 8°. Stuttgart 1896. Verlag der J. G. Cotta'schen Buchhandlung, Nachfolger. Preis 24 *M.*

Ueber die französische Eisenbahnpolitik besitzen wir eine Anzahl Werke in französischer Sprache, unter denen die hervorragenden, in gewisser Beziehung mustergültigen Bücher von A. Picard, Les chemins de fer français und Traité des chemins de fer den ersten Rang einnehmen. Eine in ihrer Art gleichfalls vortreffliche kürzere Darstellung der französischen Eisenbahnpolitik ist in den Conférences von Léon Aucoc enthalten. Der deutsche Leser, der sich über die Geschichte und die Politik der französischen Eisenbahnen unterrichten will, hat hiernach ein vorzügliches Material zur Verfügung, und die Kenntniss der französischen Sprache ist bei uns besonders in den Kreisen der Eisenbahnfachmänner und der Nationalökonomen so verbreitet, dass das Studium französischer Werke keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bietet. Zur Herausgabe eines so umfangreichen Werkes, wie des Kaufmann'schen über denselben Gegenstand in deutscher Sprache, hätte ein Anlass nur vorgelegen, wenn der Verfasser uns viel Neues sagen könnte, sei es zur Geschichte der französischen Eisenbahnen, sei es zu ihrer Beurtheilung, ihrer Vergleichung mit denen anderer Länder. Den französischen Werken haftet nämlich e i n Mangel an, den man in fast allen neueren französischen volks- und staatswissenschaftlichen Schriften findet. Es ist dem französischen Gelehrten und Fachmann ausserordentlich schwer, seinen heimischen Einrichtungen gegenüber einen o b j e k t i v e n Standpunkt einzunehmen, auch fehlt es ihm oft an der Kenntniss und Fähigkeit, abweichende Einrichtungen anderer Länder richtig zu würdigen. So vermisst man in den meisten fran-

zösischen Eisenbahnfachwerken, darunter auch den eingangs aufgeführten, ein tieferes und eingehendes Verständniss des Wesens und der Wirksamkeit des Staatsbahnsystems, wie es anderswo in den letzten Jahrzehnten durchgeführt ist. Wenn auch die Frage, ob etwa für Frankreich das Staatsbahnsystem besser passe, als das dortige, ganz eigenartige, in keinem anderen Lande vorhandene Privatbahnsystem, vielleicht kaum befriedigend zu beantworten sein wird, so dürften die französischen Schriftsteller ihre Augen doch nicht davor verschliessen, dass das Staatsbahnsystem in anderen Ländern entschiedene Erfolge aufzuweisen, und dass sich die Staatsverwaltung der Privatverwaltung als mindestens ebenbürtig gezeigt hat.

Bei einem deutschen Bearbeiter der französischen Eisenbahnpolitik sollte man nun füglich erwarten, dass, wenn er bei der Betrachtung der französischen Eisenbahnen überall Vergleiche mit den heimischen, den deutschen Eisenbahnen sowohl, als insbesondere auch den preussischen Staatsbahnen zieht, er diese heimischen Verhältnisse ebenso gründlich studirt hätte, wie er die französischen studirt zu haben scheint. Das ist leider nicht der Fall. Sein Buch ist voll von thatsächlichen Unrichtigkeiten und Ungenauigkeiten über die deutschen Eisenbahnen. Man gewinnt weiter den Eindruck, als hätte sich der Verfasser in seine französischen Privatbahnen förmlich verliebt. Grundsätzliche Mängel des dortigen Systems sind für ihn einfach nicht vorhanden, die Eisenbahnsysteme anderer Länder erscheinen ihm durchweg den französischen gegenüber als mehr oder weniger minderwerthig. Dieser recht einseitige Standpunkt tritt vor allem in dem Schlusskapitel des Werkes hervor, in dem der Verfasser die Ergebnisse seiner Studien zusammenfasst. Band II S. 827 geht Kaufmann aus von den Bemerkungen Gustav Cohn's in seinem bekannten Aufsatz: Der Staat und die Eisenbahnen, über die Schwierigkeit, ein richtiges Verhältniss zwischen dem Staat und Eisenbahn-Aktiengesellschaften herzustellen, und behauptet dann, dass durch die französische Eisenbahnpolitik diese grossen Schwierigkeiten in vollkommenster Weise gelöst seien. Vorher aber will er bewiesen haben, dass die französischen Eisenbahnen in Verwaltung, Betrieb, Tarifen, vor allem aber in ihrer Bau- und Finanzpolitik denen aller anderen Länder überlegen seien. Besonders eingehend beschäftigt Kaufmann sich mit der französischen Eisenbahnfinanzpolitik. Er gibt zu, dass der Staat grosse Opfer für die Eisenbahnen gebracht hat, dass die Steuerzahler noch heute zu Gunsten der grossen Eisenbahnen stark herangezogen werden. Aber diese Opfer, diese Belastung werden nicht mehr lange dauern. In etwa 20 Jahren werde ein Theil der dann wahrscheinlich vorhandenen Ueberschüsse der grossen Privatbahnen dem Staate zufliessen, und um die Mitte des nächsten Jahrhunderts würden diese Ueberschüsse so hoch geworden sein, dass zur Zeit des konzessionsmässigen Heimfallsrechts der Staat in den schuldenfreien Besitz von 38 000 km Eisenbahnen gelangen werde. Die Betriebsüberschüsse dieser Eisenbahnnetze könnten dann zur Schuldentilgung, zur Steuererleichterung, zu Tarifermässigungen usw. verwendet werden. Auf wie unsicherem Boden die „Wahrscheinlichkeitsrechnung", die Kaufmann zum Beweise dieser Behauptung aufmacht, steht, ist an anderer Stelle („Archiv für Eisenbahnwesen" 1897 S. 143 ff.) nachgewiesen.

Bei diesen und all seinen sonstigen Ausführungen übersieht Kaufmann vollständig, dass die Eisenbahnpolitik in Frankreich nicht durch den Staat, sondern durch die grossen Privatbahngesellschaften gemacht wird. Diese grossen Gesellschaften, die durch die reichsten Leute, man möchte beinahe sagen der Welt, verwaltet werden, haben den Staat mit seinem sozusagen papiernen Aufsichtsrecht in ein vollständiges Abhängigkeitsverhältniss gebracht. Von Jahrzehnt zu Jahrzehnt ist ihre Macht, ihr Einfluss gewachsen. Ohne ihre Mitwirkung kann niemand in Frankreich mehr Eisenbahnen bauen, ihre Tarifpolitik ist eine nahezu selbständige, sie beherrschen die gesammte Presse, haben einen gewaltigen Einfluss in den gesetzgebenden Körperschaften, und sie beziehen, bis auf die eine Nordbahn, alljährlich noch bedeutende Staatsunterstützungen. Jeder Versuch des Staates, über diese Mächte einen wirklich maassgebenden Einfluss zu gewinnen, ist schliesslich mit Erfolg zurückgeschlagen. Auch ohne Prophet zu sein, kann man wohl mit einiger Sicherheit voraussagen, dass dieses Verhältniss sich im nächsten halben Jahrhundert nicht umkehren wird. Wie es die Bahnen bisher verstanden haben, sich in jedem kritischen Augenblick neue Zugeständnisse zu erobern, so werden sie auch in Zukunft dem Staate nichts schenken; wenn die Zeit kommt, in der sie zurückzahlen können, werden sie, wie 1882 und 1883, schon Mittel und Wege finden, diese Verpflichtungen weiter hinauszuschieben, und wer kann heute sagen, ob das Heimfallsrecht zur konzessionsmässigen Zeit wirklich eintritt? Wie dieser ursprünglich auf einen viel näheren Zeitpunkt anberaumte Heimfall in den 50er Jahren auf 99 Jahre hinausgeschoben wurde, so kann er ja, wenn sich die grossen Gesellschaften wirklich dadurch beängstigt fühlen sollten, durch Gesetz weiter hinausgeschoben werden! Wer die bisherige Geschichte der französischen Eisenbahnpolitik in der Vergangenheit betrachtet, dem wird die Zukunft nicht in so rosigem Lichte erscheinen, wie Kaufmann sie ausmalt.

Während sonach der kritische Theil des Kaufmann'schen Werkes eine im wesentlichen verfehlte Arbeit ist, so werden in dem geschichtlichen Theile die thatsächlichen Vorgänge auf dem Gebiete der französischen Eisenbahnpolitik auf Grund der vorhandenen Quellen im wesentlichen richtig dargestellt und bis zur Gegenwart fortgesetzt. Ob es freilich erforderlich war, diese Vorgänge, in dem ersten Bande z. B. die Entstehung jeder einzelnen Strecke des französischen Eisenbahnnetzes, mit einer solchen Breite und Ausführlichkeit zu schildern, darüber kann man immerhin zweifelhaft sein. Für den deutschen Leser genügt es doch wohl, wenn ihm die Geschichte der französischen Eisenbahnpolitik in ihren grossen Hauptzügen, die gerade in Frankreich mit besonderer Deutlichkeit und Schärfe hervortreten, vorgeführt wird. Auch der Geschichte der Jahre 1876—1887 in Kapitel 8—12 ist ein zu breiter Raum gewidmet, zumal im 17. Kapitel noch einmal das Staatsbahnnetz im Zusammenhang dargestellt wird. Neue Thatsachen zur Geschichte der französischen Eisenbahnen sind durch Kaufmann nicht zu Tage gefördert. —n.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Die Bekanntmachung in Nr. 9 der Vereinszeitung (unter Inser.-Nr. 193) der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co. zu Stettin, Betriebsabtheilung Karlsruhe (Bühlerthalbahn betreffend), wird dahin berichtigt, dass es in Bezug auf den Eröffnungstermin in der 6. Zeile von oben lauten muss „am **26.** Januar d. J." und nicht am 20. Januar d. J. (194)

2. Errichtung einer Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz.

In Ausführung des Staatsvertrages zwischen Preussen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes von 23. Juni 1896 wird am 1. Februar eine Eisenbahndirektion errichtet, mit dem Sitze in Mainz und der Firma: Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Dieser Behörde, welche nach Maassgabe der von Allerhöchster Stelle unter dem 15. Dezember 1894 genehmigten Verwaltungsordnung für die Preussischen Staatseisenbahnen (Preussische Ges.-S. 1895 S. 11) verwaltet wird und dem Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten unmittelbar unterstellt ist, werden übertragen:

a) für die Zeit bis zum 1. April 1897 Verwaltung und Betrieb der zum Hessischen Ludwigseisenbahn-Unternehmen gehörenden Strecken,
b) vom 1. April 1897 Verwaltung und Betrieb der ihr nach Allerhöchster Bestimmung zuzurechnenden, zur gegebenen Zeit bekannt zu machenden Strecken des zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft vereinigten Preussischen und Hessischen Eisenbahnbesitzes.

Mit der Uebernahme der Verwaltung des Hessischen Ludwigseisenbahn-Unternehmens durch die genannte Staatseisenbahndirektion tritt die derzeitige Privatbahnverwaltung ausser Wirksamkeit.

Mainz, den 28. Januar 1897. (195)

Der Kommissar
des Preussischen Ministers
der öffentlichen Arbeiten.
Breitenbach,
Ober-Regierungsrath.

---

3. Eröffnung von Stationen.

Neuer Personen-Haltepunkt. Am 1. Februar 1897 wird der an der Strecke Breslau-Liegnitz zwischen Nimkau und Neumarkt gelegene Haltepunkt Bruch-Bischdorf für den Personenverkehr eröffnet werden.

Bei demselben werden die Personenzüge 62, 78, 76, 3002, 3031, 77, 69 anhalten.

Gepäckabfertigung findet daselbst nicht statt.

Breslau, den 22. Januar 1897. (196)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

Die diesseitige Bahnstrecke Rübeland-Tanne ist infolge Schneeverwehung seit dem 25. d. Mts. für den gesammten Verkehr bis auf weiteres gesperrt.

Blankenburg a/H., den 26. Januar 1897.
Die Direktion (197)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Westfälische Landes-Eisenbahn. Der Betrieb auf der Strecke Warstein-Lippstadt (Westfälische Landes-Eisenbahn) ist infolge Schneeverwehungen von heute ab bis auf weiteres für den Gesammtverkehr eingestellt.

Lippstadt, den 26. Januar 1897. (198)

K. K. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Wegen Schneeverwehungen musste auf der diesseitigen Schleppbahn Kuttenthal-Cetno der Gesammtverkehr bis auf weiteres eingestellt werden.

Prag, den 28. Januar 1897. (199)
Die Direktion.

Braunschweigische Landes-Eisenbahn Infolge Schneeverwehungen ist der Güterverkehr auf den diesseitigen Strecken:
Wolfenbüttel-Hoheweg vom 26. Januar cr. an,
Braunschweig-Derneburg vom 27. Januar cr. an und
Derneburg-Seesen vom 27. Januar cr. an
bis auf weiteres unterbrochen.

Braunschweig, den 28. Januar 1897. (200)
Die Direktion.

5. Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. wird die bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehr dienende Haltestelle Bartin an der Bahnstrecke Zollbrück-Bütow für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Stückgütern, Sprengstoffen, Leichen und Fahrzeugen bleibt nach wie vor in Bartin ausgeschlossen.

Danzig, den 25. Januar 1897. (201)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirksamkeit vom 27. Januar l. J. werden die Stationen Bühlerthal und Oberthal nunmehr für den gesammten Güterverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 26. Januar 1897. (202)
Generaldirektion.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 10. Februar l. J. werden für verschiedene Stationen der Rheinthalbahn, der Strecke Bruchsal-Graben-Neudorf-Rheinsheim sowie für Untergrombach ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen ab Mannheim eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Karlsruhe, 24. Januar 1897. (203)
Generaldirektion.

Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr und Güterverkehr nach Thorn transito. Am 20. Januar/1. Februar 1897 alten/neuen Stils tritt zum Deutsch-Mlawaer Grenztarif und zum direkten Gütertarif nach Thorn transito ein 1. Nachtrag in Kraft.

I. Der 1. Nachtrag zum Deutsch-Mlawaer Grenztarif enthält:
 a) Ergänzungen zu den besonderen Tarifvorschriften und Aenderungen zu E. Kilometerzeiger.
 b) Neue Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke: Danzig, Hannover, Köln, Magdeburg, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der Badischen Staatseisenbahnen und Niederländischen Eisenbahnen, sowie anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze für Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau.
 c) Aenderungen zur Tariftabelle, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.

II. Der 1. Nachtrag zum Gütertarif nach Thorn transito enthält:
 a) Ergänzung der Einführungsbestimmungen und der besonderen Tarifvorschriften, sowie Aenderung zu E. Kilometerzeiger.
 b) Neue Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke: Bromberg, Cassel, Danzig, Essen, Hannover, Köln, Magdeburg und der Crefelder Eisenbahn, sowie anderweite, theilweise erhöhte Frachtsätze für Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und Main-Neckarbahn.
 c) Aenderungen zur Tariftabelle, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Erläuterungen über die Bahnhofsverhältnisse und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.

Soweit durch diese Nachträge Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 4./16. März 1897 alten/neuen Stils in Geltung.

Druckstücke derselben können durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks käuflich bezogen werden.

Bromberg, den 19. Januar 1897. (204)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar/1. Februar 1897 alten/neuen Stils gelangen im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Heft 1, Ausnahmefrachtsätze für Eisen- und Stahlwaaren (Ausnahmetarif 7 A) von den Stationen des Direktionsbezirks Hannover: Bremen, Bremerhaven, Geestemünde und Harburg H. nach Sosnowice (W. W. und J. D. E.) loco und transito zur Einführung:

Dieselben betragen:

Von	Tariftabelle I	Tariftabelle II
	nach Sosnowice (W. W. und J. D. E.) loco	nach Sosnowice (W. W. und J. D. E.) transito
	für 100 kg in Mark	
Bremen, Hauptbhf. und Freibez. . . .	2,40	2,34
Bremerhaven loco u. trans. (Freihafenbhf. u. Zollinlandsbhf.) .	2,56	2,50
Geestemünde loco u. trs. (Freihafenbhf., Zollinlandsbhf. und Fischereihafen) . .	2,56	2,50
Harburg H.	2,25	2,19

Bromberg, den 22. Januar 1897. (205)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II, III A und III B und Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken und Illowo transito. Mit Gültigkeit vom 1. Februar neuen (20. Januar alten) Stils 1897, wird zum Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil II, der siebente, zum Theil III A der dritte und zum Theil III B der vierte Nachtrag herausgegeben. Diese drei Nachträge enthalten Ergänzungen, Berichtigungen — darunter auch unwesentliche Frachterhöhungen —, Aenderungen in der Waarenklassifikation mit Ermässigungen für die Tarifirung von Eisenwaaren und Maschinen, die Einführung zweier neuer Russischer Differentialtarife Nr. 44 und 45, Erweiterung der Ausnahmetarife für Heringe nach Russland und für Sämereien sowie für Eier von Russland, die Einführung eines neuen Ausnahmetarifs 18 für Beförderung gewisser Russischer Ausfuhrartikel nach Hamburg, Bremen und Bremerhaven zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und die Einführung eines neuen Ausnahmetarifs 19 für geschlachtetes Geflügel von Russland.

Druckabzüge dieser Nachträge sind durch Vermittelung der Verbandstationen zu beziehen, der Nachtrag zum Theil III B zum Preise von 25 ₰ für das Stück, die beiden anderen Nachträge unentgeltlich.

Ferner wird vom 1. Februar d. J. ab die Bestimmung des Ausfuhrtarifs nach Eydtkuhnen, Prostken und Illowo transito, betreffend die Umkartirung der nach Russland bestimmten Eisenwaaren und Maschinen, hierdurch aufgehoben, das sind im dritten Nachtrage zum genannten Tarif die Bestimmungen Nr. 4 für Eydtkuhnen trans. auf Seite 3 und 4, Nr. 4 für Prostken trans. auf Seite 7 und Nr. 5 für Illowo trans. auf Seite 10 sowie unsere Bekanntmachung vom 8. September 1896.

Bromberg, den 23. Januar 1897. (206)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 1. Februar l. J. werden die Stationen Belz, Dobromil und Gaje-wyzne der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für Holz einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 21. Januar 1897. (207)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird der Seehafen-Ausnahmetarif K für rohe Baumwolle auf Baumwollenabfälle ausgedehnt.

Magdeburg, den 25. Januar 1897. (208)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Gütertarif (Heft 2). Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. kommen direkte Entfernungen für den Verkehr zwischen Hamburg B, Station des Direktionsbezirks Altona, einerseits und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz. Des weiteren wird die auf Seite 95 des obigen Tarifs eingestellte Schnittentfernung Hamburg-Sternschanze-Gollnow mit Gültigkeit vom 15. März d. J. von 385 km auf 389 km erhöht.

Stettin, den 26. Januar 1897. (209)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr. Insoweit auf den Strecken der am vorgenannten Verkehr betheiligten Verwaltungen für „frische Milch“ eine

Beförderungsbegünstigung besteht, wird letztere auch auf sterilisirte Milch mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ausgedehnt.

Im Abschnitt B 1 auf Seite 5 des Tarifs vom 1. Januar 1897 werden dementsprechend die Worte „frische Milch" in „frische und sterilisirte Milch" abgeändert. (210)

St. Johann-Saarbrücken, 23. Januar 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. tritt im Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken einerseits und den Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits ein Ausnahmetarif Nr. 11 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen und die in der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.

St. Johann-Saarbrücken, 23. Jan. 1897. (211)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. März 1897 gelangt zum Tarife für den direkten Viehverkehr zwischen Stationen der K. Bayer. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Bayer. Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits vom 1. August 1895 der I. Nachtrag zur Einführung.

München, im Januar 1897. (212)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer und Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab wird die Station Plagwitz-Lindenau Sächs. Stb. in die in obigen Güterverkehren bestehenden Ausnahmetarife für die Beförderung von Jutegarn und Jutegeweben einbezogen.

Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 25. Januar 1897. (213)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif. Am 1. Februar d. J. gelangen zum vorgenannten Tarif

der Nachtrag II zum Heft Nr. 2
„ „ III „ „ „ 4
„ „ II „ „ „ 5

zur Einführung.

Dieselben enthalten:

I. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen,
II. Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Stationen und Ladestellen,
III. a) Aenderungen des Kilometerzeigers,
b) Ergänzungen des Kilometerzeigers durch Aufnahme der Entfernungen für neu einbezogene Stationen der Preussischen Staatsbahnen,
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife,
V. Berichtigungen.

Soweit durch die vorgenannten Nachträge Frachterhöhungen eintreten, gelangen dieselben erst am 15. März 1897 zur Einführung.

Erfurt, den 26. Januar 1897. (214)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen
betheiligten Verwaltungen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die an der Strecke Rostock-Tribsees gelegenen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den im oben genannten Verbande bestehenden Ausnahmetarif 6 b für Braunkohlen-Darrsteine in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Hannover, den 26. Januar 1897. (215)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Am 1. Februar d. J. wird die Station Groitzsch in den Ausnahmetarif 4 für Stammholz einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 28. Januar 1897. (216)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Elbeumschlags-Verkehr in Dresden und Riesa. Zur Hafen- und Uferordnung für die Elbeumschlagsplätze in Dresden und zu den Tarifbestimmungen für den Elbeumschlag in Dresden und Riesa sind Nachträge I mit Gültigkeit vom 1. beziehentlich 10. Februar 1897 erschienen, die durch unsere Wirthschafts-Hauptverwaltung kostenfrei zu erlangen sind.

Sollten durch Verwilligungen für den Elbeumschlag in Laube oder Bodenbach/Tetschen-Landungsplatz im laufenden Jahre die Frachtsätze ab Dresden-Elbkai beeinflusst werden, so wird dem wie bisher von Fall zu Fall Rechnung getragen werden.

Dresden, am 23. Januar 1897. (217)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages III zum Theil I, Abtheilung A. — Abänderung des Theiles I, Abtheilung B. Am 1. März 1897 tritt der Nachtrag III zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Theil I, Abtheilung A, in Wirksamkeit, welcher

1. Abänderung des Vorwortes,
2. Abänderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 5 kr. oder 10 Centimes pro Stück erhältlich.

Gleichzeitig wird die Bestimmung im Theil I, Abtheilung B vom 1. Januar 1886 unter B I 4 c (Spezielle Vorschriften für bestimmte Transportartikel, Seite 38) wie folgt abgeändert:

„c) Edelmetalle,
Kunstgegenstände u. dgl.

Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine und echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten (als Eilgut), ferner Kunstgegenstände, wie: Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten (als Eil- oder Frachtgut) sind auf Umexpedition in der Grenzstation verwiesen."

Wien, am 25. Januar 1897. (218)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Mehl und Mahlprodukte Galizischer Provenienz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Bogumilowice . .	144,4 ₰
„ Borki wielkie . .	229,4 „
„ Bortniki	213,4 „
„ Brody	217,4 „
„ Bursztyn	218,4 „
„ Chodorów	211,4 „
„ Czernowitz . . .	252,4 „
„ Gorlice	163,4 „
„ Hadikfalva . . .	264,4 „
„ Jaroslau	172,4 „
„ Kalusz	220,4 „
„ Kolomea	238,4 „
„ Krakau	130,4 „
„ Lemberg	198,4 „
„ Neusandez . . .	165,4 „
„ Nizankowice . . .	182,4 „
„ Nowa grobla . .	178,4 „
„ Przemysl	179,4 „
„ Rawa ruska . . .	189,4 „
„ Rozwadów . . .	172,4 „
„ Rzeszów	162,4 „
„ Saybusch	119,6 „
„ Sokal	202,4 „
„ Stanislau	226,4 „
„ Stryj	206,4 „
„ Szczerzec	204,4 „
„ Tarnopol	226,4 „
„ Tarnów	146,4 „
„ Ustrzyki	189,4 „
„ Zablotów	241,4 „

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich die obigen Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg.

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai sind für Mehl und Mahlprodukte Glz. Provenienz die obigen Frachtsätze um 36 ₰, für Kleie um 29 ₰ pro 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr pro 100 kg, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 26. Januar 1897. (219)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Einbeziehung des öffentlichen Landes-Lagerhauses in Lemberg als Reexpeditionsstelle für Sämereien in den Tarif. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1897 finden für Transporte von Sämereien Russischer Herkunft, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, die in dem vom 1. August 1895 gültigen Tarife, Theil II, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr enthaltenen einschlägigen Frachtsätze von der ursprünglichen Aufgabs- (Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung bezw. Reexpedition im öffentlichen Landes-Lagerhause in Lemberg Anwendung.

Bei Inanspruchnahme obiger Reexpeditionsbegünstigung sind die in dem vom 1. Januar 1896 gültigen Tarif, Theil II, Heft 2, für den obenbezeichneten Verkehr, Seite 7, enthaltenen Be-

stimmungen für die Reexpedition von Getreide etc. einzuhalten.

Wien, am 23. Januar 1897. (220)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr Für Erdwachs, Paraffin und Paraffinschuppen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von oder nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach oder von Krakau loco u. transit, Podgorze-Bonarka und Podgorze-Plaszów	171 ₰
Von oder nach Schönpriesen-Umschlag	
nach oder von Krakau loco u. transit, Podgorze-Bonarka und Podgorze-Plaszów	166 ₰
Von oder nach Dresden-Elbkai	
nach oder von Krakau loco u. transit, Podgorze-Bonarka und Podgorze-Plaszów	218 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 27. Januar 1897. (221)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags - Verkehr. Reexpeditions-Befugniss des Lagerhauses der Firma L. Bahrendt in Schönpriesen. Dem in der Station Schönpriesen (St. E. G.) gelegenen, der Firma L. Bahrendt in Prag gehörigen Lagerhause wird für Elbeumschlagssendungen, welche via Schönpriesen-Umschlag abgefertigt werden, die Reexpedition bezw. die Zwischenlagerung gestattet, und zwar auf Grund der Reexpeditions-Bestimmungen, welche im

Elbeumschlagstarif für Oesterreich unter C. A auf Seite 11—13,

Elbeumschlagstarif für Ungarn unter IV. A auf Seite 11—13,

Elbeumschlagstarif für Westösterreich unter IV. A auf Seite 10—12

enthalten sind.

Wien, am 23. Januar 1897. (222)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen. Vom 1. Februar 1897 an findet in der Station Smiritz der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn auch die Aufnahme und Abgabe von Eil- und Frachtgütern in der Richtung nach bezw. von den K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen statt.

Die in der Richtung von Horenoves für Smiritz ankommenden Güter gelangen jedoch nur dann auf dem Bahnhofe der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn zur Abgabe, wenn auf den zugehörigen Frachtbriefen als Bestimmungsstation ausdrücklich „Smiritz S. N.-D. V. B.“ vorgeschrieben erscheint.

Wien, im Januar 1897. (223)

Direktion der K. K. priv. Böhmischen Kommerzialbahnen.

Direktion der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Brody (Bhf.) trans.	234 ₰
„ Nowosielitza (Bhf.) transit	276 „
„ Podwoloczyska (Bhf.) transit:	
a) für Sendungen von Stationen der Linie Woloczysk - Proskurow (exkl.) .	a) 248 „
b) für Sendungen von Proskurow	b) 236 „
c) für Sendungen von Bogdanowzy u. darüber	c) 199 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Brody (Bhf.) trans.	229 ₰
„ Nowosielitza (Bhf.) transit	271 „
„ Podwoloczyska (Bhf.) transit:	
a) für Sendungen von Stationen der Linie Woloczysk - Proskurow (exkl.) .	a) 243 „
b) für Sendungen von Proskurow	b) 231 „
c) für Sendungen von Bogdanowzy u. darüber	c) 194 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Brody (Bhf.) trans.	263 ₰
„ Nowosielitza (Bhf.) transit	305 „
„ Podwoloczyska (Bhf.) transit:	
a) für Sendungen von Stationen der Linie Woloczysk - Proskurow (exkl.) .	a) 277 „
b) für Sendungen von Proskurow	b) 265 „
c) für Sendungen von Bogdanowzy u. darüber	c) 228 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 23. Januar 1897. (224)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

6. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Herstellung eines Signal- und Weichen-Stellwerks auf unserer Station Hungen soll vergeben werden. Angebote sind bis zum 20. Februar dahier einzureichen, Bedingungen nebst Zeichnungen durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 2 ℳ zu beziehen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Giessen, den 26. Januar 1897. (225)

Gr. Direktion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Grizehne soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 2,00 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge“ versehen zu dem auf Dienstag, den 9. Februar 1897, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermine einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, im Januar 1897. (226)

Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung der nachverzeichneten Oberbaumaterialien soll vergeben werden:

1.	42 000	Stück	Fusslaschen aus Flusseisen,
2.	84 000	„	Laschenbolzen aus Schweisseisen,
3.	340 000	„	Unterlagsplatten aus Flusseisen,
4.	340 000	„	Schienennägel aus Schweisseisen,
5.	340 000	„	Schraubennägel aus Schweisseisen,
9.	90 000	„	Federringe aus Flussstahl.

Lieferzeit je zur Hälfte im April, Mai und Juni 1897 und im März, Mai und Juni 1898.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau dahier zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 1,50 ℳ abgegeben.

Angebote pr. Tonne, frei Waggon einer beliebigen, jedoch zu bezeichnenden Pfälzischen Eisenbahnstation erstellt, wollen portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ bis spätestens 10. Februar cr. hierher eingereicht werden. (227)

Ludwigshafen a/Rh., 27. Januar 1897.

Die Direktion.

v. Lavale.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im Bereiche der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten Werkstattsmaterialien-Abgänge wird auf den 18. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, im Geschäftszimmer Nr. 63 der unterzeichneten Direktion Termin anberaumt.

Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer Nr. 4, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

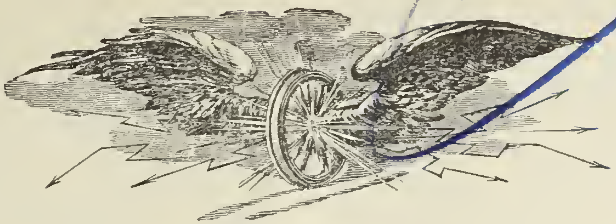
Kattowitz, den 25. Januar 1897. (228)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 10. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 3. Februar 1897.

Inhalt:

Die Berathungen und Beschlüsse des Internationalen Eisenbahnkongresses in London.

Das ständige Direktionskomitee des Internationalen Eisenbahnkongresses veröffentlichte vor kurzem einen umfangreichen Bericht über die Verhandlungen und Beschlussfassungen während der fünften Session des Kongresses, der bekanntlich zum letzten Male in den Sommermonaten des Jahres 1895 in London tagte. Das „Bulletin de la commission internationale du congrès des chemis de fer“, das monatlich erscheint und sich in der periodischen Fachlitteratur bereits einen ehrenvollen Platz errungen hat, publizirt in Ergänzung dieser Berichte fortlaufend die Vorträge der Berichterstatter und die auf Grund der Stenogramme verfassten Protokolle über die Verhandlungen in den einzelnen Sektionen. Es ist ein hochinteressantes, in vielen Beziehungen anregendes und werthvolles Material, das diese Berichte bergen. Wir finden in ihnen eine bedeutende Summe statistischer Daten, wie solche dem Fachmann sonst nirgends mehr geboten werden und geboten werden können, denn es sind authentische Zahlen, aus fast allen Eisenbahnländern genommen; wir treffen auf einen Reichthum an Erfahrungen, die selbst wieder aus einer Fülle von Detailerfahrungen herauskristallisirten und schon deshalb in besonderer Reinheit und Klarheit erscheinen, sonach auch besonderer Beachtung werth sind; wir vernehmen schliesslich auch mitunter Anschauungen und Meinungen, von Männern ausgesprochen, die — infolge ihrer Stellung im praktischen Leben — alle in Frage kommenden Erscheinungen mit einem freieren, die Uebersicht wahrenden Blick zu beurtheilen vermögen und hierbei nicht durch nebensächliche Momente beirrt werden.

Alle diese Umstände verleihen den Berathungen und Beschlussfassungen des Kongresses, namentlich aber den ersteren, einen grossen Werth, weshalb es sicher gerechtfertigt erscheint, wenn im nachstehenden das Wesentliche und Wichtigere über die Verhandlungen in London wenigstens insofern mitgetheilt wird, als es weitere Leserkreise interessirt. Hierbei soll selbstverständlich nur in dem Umfange, als es zum Verständniss der Verhandlungen nothwendig ist, auch der Arbeiten der Berichterstatter gedacht werden; auf ihnen beruht ja — wie von uns schon wiederholt betont wurde — zum grösseren Theil die hervorragende Bedeutung des Kongresses für die Fachgenossen. Unsere Auszüge aus den Berichten Aspinall's („Ueber Schnellzugslokomotiven“), Park's („Ueber Schnellzugswagen“) und Ast's („Ueber Schnellzugsgeleise“) in Nr. 100 S. 889 Jahrg. 1895, in Nr. 16 S. 139 Jahrg. 1896 und in Nr. 35 S. 315 Jahrg. 1896 d. Ztg. dürften wohl bewiesen haben, dass diese Anschauung vollkommen gerechtfertigt ist.

Wie der Mehrzahl unserer Leser bekannt sein wird, fanden die Verhandlungen des Kongresses in fünf Sektionen statt; die erste Sektion befasste sich mit Geleisen und Kunstbauten, die zweite mit Fragen der Zugförderung und der Konstruktion des Betriebsmaterials, die dritte mit dem Betrieb der Eisenbahnen, während die vierte Sektion allgemeine Eisenbahnfragen in Diskussion zog und der fünften Sektion die Fragen, welche das Lokalbahnwesen betreffen, vorbehalten waren. In den Sitzungen der Sektionen wurden die Berichte der Referenten einer zumeist sehr eingehenden Erörterung unterzogen; die Beschlussfassungen der Sektionen gelangten in der Vollsitzung des Kongresses neuerlich zur Berathung und erfuhren daselbst die endgültige Redaktion. Die hier gefassten Beschlüsse haben als die Anschauungen der Mehrheit der Kongressmitglieder zu gelten; eine weitere, tiefgehendere Bedeutung wohnt ihnen zufolge der gegenwärtigen Organisation des Kongresses nicht innen, denn sie sind in keiner Weise bindend für die Mitglieder des letzteren.

Berathungen der ersten Sektion.

Frage I. Verstärkung des Oberbaues im Hinblick auf die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit der Züge.

Ueber dieses, gerade im gegenwärtigen Zeitpunkte ausserordentlich wichtige Thema lagen zwei Berichte vor. Der Bericht des Baudirektors der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, des K. K. Regierungsraths W. Ast, und jener der Lancashire und Yorkshire Eisenbahn W. Hunt. Der letztere behandelte die Englisch sprechenden Länder, der erstere alle übrigen Eisenbahnstaaten. Der Bericht Ast's ist unseren Lesern in seinen allgemeinen Zügen, in seinen Grundgedanken bekannt. Nur der Vollständigkeit halber seien an dieser Stelle noch einmal jene Schlussfolgerungen wiederholt, zu denen Ast auf Grund theoretischer Erwägungen und praktischer Prüfungen gelangt und die er als die Prinzipien für die Konstruktion eines Geleises bezeichnet, das sich der praktisch erreichbaren Grenze der Trag- und Widerstandsfähigkeit nähert, also einer Art „Zukunftgeleises.“ Diese Konstruktionsregeln lauten auszugsweise:

1. eine gute, durchlässige Kiesbettung von wenigstens 20 bis 25 cm Stärke unter der Schwelle auf einem vollkommen trocken gelegten Untergrunde;
2. hölzerne oder eiserne Schwellen von 2,70 m Länge und 26 cm Auflagerbreite, mit einem Profile, das eine gute Befestigung der Schienen gestattet;
3. Schienen aus gleichmässig hartem und widerstandsfähigem Stahl von 9 bis 12 m Länge, mit einem Widerstandsmomente von mindestens 200 in Centimetern und einem Gewichte von 40 kg pro Meter oder mehr;
4. Entfernung der Stossschwellen in Geleisen mit schwebendem Stosse von höchstens 50 cm, der Mittelschwellen von höchstens 80 cm, von Achse zu Achse gemessen; Vermehrung der Zahl der Schwellen in Bögen, wo der Raddruck 8 bis 9 t erreichen kann;
5. Befestigung der Schienen in einem kräftigen Schienenstuhle oder falls breitfüssige Schienen zur Anwendung kommen — thunlich feste Einspannung derselben sei es durch Verwendung von Unterlagsplatten, sei es durch Vermehrung der Schwellenschrauben (Tirefonds).

Ast weist füglich darauf hin, das noch keine Stossanordnung konstruirt wurde, welche den Anforderungen in jeder Hinsicht entsprechen würde, dass aber nach den bisher gewonnenen Erfahrungen durch die Vergrösserung der Steifigkeit des Geleises und durch die Verbesserung der Befestigungsmittel gleichzeitig die zerstörenden Wirkungen bekämpft werden, die an den Schienenstössen auftreten. Ast betont auch, dass sein „Zukunftsgeleis“ durchaus keine Utopie ist, dass vielmehr schon viele Geleise nach diesen Prinzipien erbaut sind, dass man aber — abgesehen von einigen besonderen Fällen — nicht mehr wird weiter gehen können, indem sich die Widerstandsfähigkeit dieses Geleises der praktisch erreichbaren Grenze nähert.

Der Bericht Hunt's tritt in scharfen Gegensatz zu jenem Ast's. Hunt erklärt, dass die in Grossbritannien derzeit gebräuchliche Geleisanordnungen in allen ihren Theilen der angewandten Fahrgeschwindigkeit, die nicht selten 120 km in der Stunde beträgt, vollkommen entsprechen und dass eine Verstärkung des Geleises im Hinblicke auf eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, und sollte diese auch bis 160 km und darüber steigen, ganz überflüssig erscheint. Auf demselben Standpunkte stehen die Amerikanischen Eisenbahnen, welche ihre Geleise auch noch grösseren Fahrgeschwindigkeiten gewachsen halten. Die Konstruktion eines Englischen Geleises repräsentirt sich nach Hunt in allgemeinen Umrissen folgendermaassen: die Stuhlschienen von 36,5 bis 45,5 kg pro Meter, aus Bessemerstahl erzeugt, ruhen mittelst kräftigen Stühlen, in denen sie durch Holzkeile festgehalten werden, auf hölzernen Schwellen von 2,718 bis 2,743 m Länge, 254 mm Breite und 127 mm Stärke (in Englischem Maasse 8′ 11″ bis 9′, beziehungsweise 10″ und 5″); die Entfernung der Schwellen wechselt zwischen 76 und 91 cm, beträgt bei einigen Bahnen aber auch nur 35 cm. Der Schienenstoss ist als schwebender Stoss konstruirt; die Laschen werden ziemlich kurz (457 mm) und zumeist in der Form von Flachlaschen angewandt. Hunt bevorzugt die Flachlaschen und erblickt in ihnen die bestmögliche Lösung der Schienenstossfrage, wobei er allerdings gesteht, dass ihm bezüglich der Winkellaschen persönliche Erfahrungen fehlen.

Die Generaldebatte, welche sich über die beiden Berichte entwickelte, drehte sich vornehmlich um die Frage der Dauer, der Länge und des Gewichtes der Schienen. Die Mittheilung Hunt's, dass die Stahlschienen der Lancashire und Yorkshire Eisenbahn 20 Jahre in Verwendung bleiben, hatte einiges Befremden hervorgerufen, das aber durch ähnlich lautende Aeusserungen verschiedener Mitglieder bald zerstreut wurde. Hierbei erfuhren auch die verschiedenen Ursachen der rascheren Abnutzung, so die Rostbildung in den Tunnels, der Einfluss der Bremsen auf starken Gefällen usw., wie auch die grosse Bedeutung der chemischen Zusammensetzung und die Härte des Schienenmaterials ausführliche Besprechung. Ueber die beiden letzteren Punkte konnte man zu keiner Einigung gelangen; über Antrag der Russischen Ingenieure Werchowsky und Belelubsky wurde die Frage über die Härte der Schienen „angesichts der neuen Erhebungen in allen Ländern und der seit dem Mailänder Kongresse gewonnenen praktischen Erfahrungen“ auf die Tagesordnung des sechsten Kongresses gesetzt. In seinem Referate erwähnt Hunt auch der Anwendung von 60′ (18,30 m) langen Schienen; über mehrseitige Aufforderung theilte der Vertreter des Board of Trade mit, dass die London and North Western Eisenbahn mit diesen Schienen ganz zufrieden ist; die Entfernung am Stosse wird je nach der Temperatur mit 3 bis 8 mm bemessen; die Auswechselung vollzieht sich mit wünschenswerther Raschheit. Die Debatte über das Gewicht der Schienen knüpfte hauptsächlich an die Aeusserung Ast's an, dass es im allgemeinen für die Vertheilung der Last auf eine grössere Zahl von Querschwellen keinen Vortheil biete, das Gewicht der Schienen über 45 kg zu erhöhen. Die Vertreter jener Bahnen, welche schwerere Schienen verlegen, konnten sich dieser Anschauung nicht anschliessen, obwohl de Busshere bezüglich der Erfahrungen mit der Goliathschiene (52 kg pro Meter) auf den Belgischen Staatsbahnen den immerhin beachtenswerthen Ausspruch machte: „Diese Schienen bilden ein sehr gutes Geleis und haben meiner Meinung nach nur den Fehler, ein theuereres Geleis zu geben als nothwendig ist“ — das heisst mit anderen Worten, wie Dietler (Gotthardbahn) sehr richtig betonte: die Schiene von 52 kg leistet gute Dienste, aber es würde keine nachtheiligen Folgen haben, wenn sie weniger schwer wäre. Aus der Fülle statistischen Materials, das die eben erwähnte Generaldebatte zu Tage förderte, seien hier speziell die Mittheilungen der Vertreter der Newyork Central and Hudson River Eisenbahn auszugsweise erwähnt, weil dieselben auch weiteren

Kreisen sehr interessante Aufklärungen über Amerikanische Eisenbahnverhältnisse gewähren. Auf der genannten Bahn sind Schienen mit einem Gewichte von 39,5 und von 49,5 kg pro Meter verlegt; der Kohlenstoffgehalt darf bei ersteren zwischen 0,45 und 0,55 % schwanken, bei letzteren 0,60 % betragen; an Silicinen ist ein Gehalt von 0,15 bis 0,20 %, an Mangan ein solcher von 1,0 bis 1,2 % zugelassen; der Phosphorgehalt ist auf 0,06 % beschränkt. Diese Zusammensetzung liefert nach den bisherigen Erfahrungen bei sonst zweckmässiger Fabrikation der Schienen ein sehr gutes Metall. Die Vermehrung des Kohlenstoffgehaltes bezw. die Erhöhung der Härte des Schienenmaterials hat sich vortrefflich bewährt. Am Schienenstosse kommen Laschen von 91 cm Länge und 18 kg Gewicht pro Stück zur Verwendung; sie werden mit 6 Schraubenbolzen befestigt; der schwebende Stoss ist verlassen worden; es liegen am Stosse vielmehr 3 Schwellen: eine Schwelle in der Mitte, die beiden anderen Schwellen an den Enden der Laschen. „Bei den Schienen von 49.5 und bei jenen von 39,5 kg zeigt sich an den Stössen kaum eine fühlbare Durchbiegung; die Fahrt ist an den Enden der Schienen beinahe ebenso sanft, wie in der Mitte derselben. Wir gelangen daher" — bemerkte John M. Toncey — „zu der Folgerung, dass unser Verlaschungssystem das beste ist." Der Verkehr auf dem Netze der genannten Bahn ist ein ausserordentlich intensiver; die Schnellzüge sind 257 t schwer und laufen bei Verspätungen mit Geschwindigkeiten bis zu 164,57 km in der Stunde; die Lastzüge haben eine Länge von 609 m, wiegen über 1 500 t und verkehren mit 32 bis 48 km stündlicher Fahrgeschwindigkeit.

Bei der Spezialverhandlung über die zu fassenden Beschlüsse nahm die Sektion — natürlich nur im Hinblick auf England und Amerika — die Folgerungen Hunt's einstimmig an und stellte sich hiermit auf den Standpunkt, dass eine Verstärkung der Englischen Geleise behufs Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit derzeit nicht nothwendig ist, dass letztere vielmehr ausschliesslich eine Aufgabe der Maschinenbauingenieure bildet, welche das Problem zu lösen haben: die Leistungsfähigkeit der Lokomotive zu erhöhen, ohne die ungünstigen Wirkungen derselben auf das Geleis zu steigern. Die Vorschläge Ast's begegneten grösserem Widerspruche; die Mehrzahl der Sektionsmitglieder war der Meinung, dass es nicht möglich ist, vollständig von dem heute Bestehenden abzusehen und eine einzige ideale Type festzustellen, die doch nicht unmittelbar anwendbar erscheint. Die von Ast betonte Nothwendigkeit einer gut durchlässigen Bettung auf gesundem Untergrunde wurde anerkannt, doch fand man eine Stärke der Bettung von 20 cm unter der Schwelle genügend. Die Schwellendimensionen wurden auf 2,50 m Länge und 24 cm Breite reduzirt; der Anregung Ast's: eine einheitliche Schwellenform zu adoptiren, wurde nicht Folge gegeben. Gegen die grösseren Dimensionen, die Ast proponirte, wurde namentlich von Französischer Seite geltend gemacht, dass nach den bisherigen Erfahrungen Geleise mit 20 cm Bettungshöhe mit Schwellen von 2,50—2,65 m Länge und 22—25 cm Breite auch von sehr schweren Zügen, die 120 km in der Stunde durchlaufen, anstandslos befahren werden können, dass es also nicht angehe. Ast's Angaben als unerlässliche Bedingung für ein gutes Schnellzuggeleis hinzustellen; übrigens begegnete Ast auch seitens Russischer und Oesterreichischer Ingenieure einigem Widerspruch; so wies u. a. auch Hohenegger darauf hin, dass fast alle kontinentalen Eisenbahnverwaltungen sich hölzerner Schwellen von nur 2,40—2,50 m Länge bedienen. Bezüglich der Schienenfrage betonte die Sektion die allgemeine Neigung zur Erhöhung des Schienengewichtes bis zu 40 kg pro Meter auf Strecken, die mit mehr als 80 km Geschwindigkeit befahren werden; einige Mitglieder waren der Anschauung, dass ein Gewicht von 35 kg pro Meter hinreichend sei, wenn die Geschwindigkeit 90 km in der Stunde und die Achsbelastung 14 t nicht überschreite; auch war der Antrag gestellt worden, ausdrücklich zu bemerken, dass unter den zuletzt angeführten Bedingungen auch Schienen von 30 kg pro Meter ohne Gefahr Verwendung finden können, dass aber so leichte Schienen hinsichtlich der Bahnerhaltungskosten nicht wirthschaftlich seien. Die Zahlengrössen Ast's bezüglich der Schwellenentfernungen wurden nicht acceptirt; die Mehrzahl entschied sich für eine ganz allgemein gehaltene Resolution über den Werth der Verringerung der Schwellendistanzen für die Erhöhung der Trag- und Widerstandsfähigkeit des Geleises. Der Ausspruch Ast's bezüglich der Schienenbefestigung fand die Zustimmung der Sektion, die schliesslich noch im Sinne der Ausführungen Ast's sich dahin äusserte, dass noch keine, allen Anforderungen entsprechende Stossverbindung existirt, dass aber durch die Erhöhung der Steifigkeit des Geleises und durch die Verbesserung der Schienenbefestigung gleichzeitig auch die zerstörende Wirkung bekämpft wird, die am Schienenstosse zur Geltung gelangt.

In der Vollsitzung kam es noch einmal zu einer kurzen, lebhaften Debatte, die abermals durch die Frage über das Gewicht der Schienen angeregt wurde. Bruneel (Belgische Staatsbahnen) sprach sich dagegen aus, das Gewicht der Schienen gleichsam mit 40 kg zu beschränken, wie es in den Beschlüssen der Sektion der Fall ist; er fand seitens der Russischen und Französischen Ingenieure mehr oder weniger entschiedene Zustimmung, sodass sich der Kongress veranlasst sah, in seinem endgültigen Beschlusse von der Neigung zur Erhöhung des Schienengewichtes bis zu 40 kg „und mehr" zu sprechen. Im übrigen wurden die Vorschläge einmüthig, ohne weitere Modifikation angenommen. Eine wesentliche Förderung der Oberbaufrage führen dieselben nicht herbei; es resultirt aus ihnen kaum eine Klärung der gegentheiligen Ansichten, dagegen dürfte der vortreffliche Bericht Ast's das Studium der Frage auch ausserhalb der Grenzen Oesterreichs und Deutschlands in neue und erfolgreiche Bahnen lenken; dies lässt schon die lebhafte Debatte vermuthen, die seine Folgerungen wachriefen und die naturgemäss dazu führen muss, die Erörterungen, auf welche Ast seine Vorschläge für das Zukunftsgeleis gründet, nach allen Richtungen hin eingehend theoretisch und praktisch zu prüfen.

(Fortsetzung folgt.)

Der Wagenmangel, Tarifermässigungen und Staffeltarife auf den Preussischen Staatsbahnen.

Das Herrenhaus beschäftigte sich in seiner Sitzung vom 23. Januar d. J. mit dem von dem Grafen von Frankenberg am 21. November 1896 eingebrachten, in Nr. 99 S. 901 Jahrg. 1896 d. Ztg. mitgetheilten Antrage, die Staatsregierung zu ersuchen: I. dem wiederum an vielen Orten fühlbar gewordenen Wagenmangel der Staatseisenbahnen schleunigst Abhilfe zu schaffen; II. die geplante Ermässigung der Tarife für verschiedene Industrieerzeugnisse (Kohlen, Erze, Eisen) auch auf Produkte der Land- und Forstwirthschaft auszudehnen; III. angesichts der billigen Wasserfrachten, welche die Eröffnung des Ruhr-Elbekanals für die westlichen Provinzen bringen wird, die Einführung von Staffeltarifen auf den Staatseisenbahnen zu fördern.

Die Eisenbahnkommission beantragte, den ersten Theil des Antrages der Staatsregierung zur Kenntnissnahme zu überweisen; die Kommission für Handels- und Gewerbeangelegenheiten beantragte zu II. und III., die Regierung zu ersuchen, die Einführung bezw. Wiedereinführung der Staffeltarife für alle Massenartikel der Landwirthschaft und Industrie auf den Preussischen Staatseisenbahnen zu fördern. Referent für beide Kommissionen war Graf von Welezek.

Zunächst wurde der erste Theil des Antrages berathen.

Graf von Frankenberg sprach zunächst dem Eisenbahnminister seinen Dank dafür aus, dass er in der Kommission so bereitwillig eine umfassende Vermehrung des Wagenparkes zugesagt und eine Anzahl Millionen für diesen Zweck in Aussicht gestellt habe; der akute Wagenmangel, über den bisher in den Kohlenrevieren zu klagen gewesen sei, werde demnächst nicht wieder eintreten. Im letzten Vierteljahre 1896 sei die Kohlenindustrie durch den Wagenmangel direkt benachtheiligt worden, da Böhmische Braunkohlen und ausländische

Steinkohlen in stärkerem Maasse in das Preussische Absatzgebiet eindrangen. Ebenso benachtheilige der Wagenmangel die Rüben bauenden Bezirke. Auch die Forstbesitzer hätten unter dem Wagenmangel zu leiden gehabt, da die zu liefernden Holzquanten nicht rechtzeitig transportirt werden konnten. Ein ähnliches Bedürfniss habe sich für den Transport lebender Fische auf den Eisenbahnen herausgestellt. Der Vorschlag der Kommission geht dem Antragsteller nicht weit genug; er ersuchte das Haus, seinen Antrag unverändert anzunehmen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen sprach zunächst dem Referenten sowohl wie dem Grafen von Frankenberg seinen Dank für die wohlwollende Art und Weise aus, in der sie der Thätigkeit der Staatseisenbahn-Verwaltung in Bezug auf die Wagengestellung im vergangenen Herbst gedacht haben und fuhr dann fort:

Wenn Herr Graf Frankenberg den Wunsch ausgedrückt hat, das Hohe Haus möge seinen Antrag, und nicht den der Kommission zum Beschluss erheben, so möchte ich daran die Bemerkung knüpfen, dass vom Wagenmangel zur Zeit nicht mehr die Rede ist. Im ganzen Monat Dezember hat ein solcher kaum noch geherrscht. Es sind wohl an einzelnen Tagen die bestellten Wagen nicht regelmässig gestellt worden, aber ein eigentlicher Mangel war nicht vorhanden. Vom Januar ab sind auch die Einzelbestellungen, soviel mir bekannt, vollständig erledigt worden. Wenn das Hohe Haus, dem Antrage der Kommission entsprechend, den Antrag des Herrn Grafen von Frankenberg der Staatsregierung zur Kenntniss überweist, so wird die Staatsregierung diese Kenntniss dahin auffassen, dass sie bestrebt sein wird, alle die Mittel zu gebrauchen, die dahin führen, den Wagenmangel in Zukunft thunlichst zu beseitigen. Es wäre eine trügerische Hoffnung, wenn ich sagen wollte, es würde in Zukunft ein Wagenmangel nicht mehr eintreten; es werden stets Kombinationen von Ereignissen stattfinden, die es unmöglich machen, an einzelnen Tagen die gewünschte Anzahl von Wagen zu stellen. Elementare Ereignisse, Konjunkturen in betreff der Produktion und Konsumtion von Massenartikeln werden es immer zu Wege bringen, dass, man mag die Zahl der Wagen noch so sehr vermehren, doch hier und da ein Mangel eintritt. So ist es auch nur zu verstehen, wenn am Schlusse der vorjährigen Denkschrift (vergl. Nr. 19 S. 175 Jahrgang 1896 d. Ztg. Die Redaktion), die über den Umfang und die Ursachen des Wagenmangels handelt, die Hoffnung ausgesprochen ist, dass ein Wagenmangel in der akuten Weise wie im vorigen Jahre nicht mehr eintreten wird. Diese Hoffnung ist allerdings in diesem Jahre nicht erfüllt. Es ist auch in diesem Jahre ein Wagenmangel eingetreten, und zwar ein Wagenmangel, der vorzugsweise fühlbar geworden ist in den grossen Produktionsrevieren der Kohle, während ein eigentlicher Wagenmangel für Rüben- oder andere Güter nicht in dem Maasse fühlbar geworden ist, wie in früheren Jahren. Der Herr Referent sowohl wie Herr Graf von Frankenberg haben hervorgehoben, dass meinerseits es ebenfalls anerkannt worden ist, dass die Oberschlesische Kohlenindustrie, und ich kann hier noch hinzufügen, auch die Braunkohlenindustrie in gewissen Distrikten weniger günstig bei dem Wagenmangel abgeschnitten hat, als die Ruhrkohlenindustrie. Der Herr Referent hat die bezüglichen Zahlen, wie auch die Gründe dieser Erscheinung, Ihnen schon mitgetheilt; ich kann daher darauf verzichten, sie Ihnen zu wiederholen. Der Herr Referent hat auch bereits mitgetheilt, welche Beträge die Staatsregierung zur Vermehrung des Wagenparks der Staatsbahnverwaltung in Aussicht genommen hat. Es sind das Summen von so gewaltigem Umfange, wie sie früher niemals auf diesen Zweck verwendet worden sind. Diese Summen gewinnen noch eine besondere Bedeutung dadurch, dass sie im grossen und ganzen aus dem Betriebe ihre Deckung gefunden haben, entweder aus dem Ordinarium oder aus dem Extraordinarium des Etats oder endlich aus dem ausseretatsmässigen Dispositionsfonds von 20 000 000 ℳ., der im vorigen Jahre infolge der sehr günstigen finanziellen Verhältnisse zum ersten Mal vollgelaufen ist. Aus diesem Dispositionsfonds sind für 19 000 000 ℳ. Betriebsmittel sofort in Bestellung gegeben worden, und zwar in der Hauptsache Lokomotiven und Personenwagen. Auch in dem augenblicklich in Berathung stehenden Etat von 1897/98 (vergl. Nr. 8 S. 68 d. Ztg. Die Redaktion) sind erhebliche Summen für Beschaffung von Betriebsmitteln vorgesehen: im Ordinarium 15 000 000 ℳ. und im Extraordinarium 12 000 000 ℳ. Ausserdem würde zur Beschaffung von Betriebsmitteln wieder der ausseretatsmässige Dispositionsfonds herangezogen werden können, da vorauszusehen ist, dass der Fonds in diesem Jahre wieder seine Ergänzung findet. Mit den ertheilten Aufträgen ist die Leistungsfähigkeit der Deutschen und Preussischen Wagenfabriken so ziemlich erschöpft; sie werden damit bis in den Herbst hinein beschäftigt sein.

Ich möchte mich nun noch zu einigen Bemerkungen des Herrn Grafen von Frankenberg wenden, die ich glaube richtig stellen zu können. Herr Graf von Frankenberg hat es beklagt, dass durch den Wagenmangel namentlich das Oberschlesische Revier Einbusse an seinem Absatzgebiete erlitten hat. Es ist wohl vorauszusetzen, dass die Oberschlesische Kohlenindustrie, die im übrigen ganz genau weiss, was zu ihrem Besten dient und was sie in dieser Beziehung zu thun hat, nicht so unklug gewesen sein wird, die unsicheren Abnehmer unter dem Wagenmangel leiden zu lassen. Ich verstehe darunter solche, die in erster Linie dazu geneigt sein könnten, von der Oberschlesischen Kohle zu Gunsten der Englischen, Böhmischen oder einer sonstigen ausländischen Kohle abzuspringen. Die Zahlen beweisen aber auch, dass das Oberschlesische Revier in dieser Beziehung nur wenige Verluste zu verzeichnen hat, Verluste, wie sie auch in dem gewöhnlichen Verlauf der Dinge wohl vorkommen können. Wenn ich mir gestatte, einige Zahlen hier anzuführen, so bemerke ich, dass diese auf der Reichsstatistik beruhen. Der Import der Englischen Steinkohle ist hauptsächlich ein Konkurrent der Oberschlesischen im Küstengebiete und zwar ist der Haupteinfuhrhafen Stettin. Nach der Reichsstatistik sind an Englischen Kohlen im November 1896 in den Preussischen und Pommerschen Ostseehäfen 41 000 t weniger eingeführt als im Vorjahre. Es ist also wohl nicht anzunehmen, dass Oberschlesien durch Stettin eine erhebliche Einbusse sollte erlitten haben. Ebenso stehen die Verhältnisse für den Versand nach den Küstendistrikten. Für Oesterreich kommt noch ein anderes Moment in Betracht. Für den Versand der Oberschlesischen Kohle nach Oesterreich-Ungarn stellten zum grossen Theil nach alter Uebereinkunft die betreffenden Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen die Kohlenwagen. Im Oktober 1896 sind nach Oesterreich mehr verfrachtet worden — gegen 1895 — 3 544, im November 471, im Dezember 6 452 Wagen zu 10 t.

Ebenso hat auch der Verkehr in den Bezirken Bromberg, Danzig und Königsberg nicht wesentlich abgenommen. Eine Abnahme zeigt allerdings der Verkehr nach Berlin. Er hat abgenommen 1896 gegen 1895 im Oktober um 2 600, im November um 3 040, im Dezember um 1 900 Wagen. Aber dem steht eine ganz kolossale Vermehrung der Transporte auf dem Wasser gegenüber. Bekanntlich vollzieht sich der Wassertransport in der Sorge, dass von Ende Oktober ab die Oder nicht mehr passirbar ist, hauptsächlich in den Monaten Juni bis Oktober. Innerhalb dieser Monate werden die Lager in Berlin gefüllt. Von da ab tritt alljährlich ein sehr erhebliches Sinken der Zufuhr nach Berlin in die Erscheinung, wie vorher schon der Referent Herr von Welczek bemerkt hat. Es wurden im Juni mehr befördert auf dem Wasserwege nach Berlin 20 000 t, im Juli 19 000 t, im August 19 000 t, im September 59 000 t, im Oktober noch 27 000 t mehr. Auch hieraus dürfte zu folgern sein, dass das Absatzgebiet der Oberschlesischen Kohle wesentlichen Verlust nicht erlitten hat. Es geht das auch ferner aus den Zahlen hervor, die schon der Herr Referent mitgetheilt hat, wonach im Dezember reichlich nachgeholt ist, was im November durch den Wagenmangel zu wenig befördert worden ist.

Die Zuckerindustrie behauptet in diesem Jahre, wie Herr Graf Frankenberg mittheilte, ebenfalls durch den Wagenmangel geschädigt zu sein, und zwar dieses Jahr nicht dadurch, dass die Rüben ihr nicht rechtzeitig zugeführt seien — wir haben für die Zuckerindustrie nach Kräften gesorgt —, sondern dadurch, dass sie keine Kohlen bekommen habe. Ich habe mir in der Kommission die Bemerkung erlaubt: Wenn eine Zuckerfabrik nicht so viel Fürsorge trifft, dass sie hinlänglich Kohlen in den Monaten, wo erfahrungsmässig es sehr knapp mit Wagen bestellt ist, aufgestapelt hat, um einige Tage Wagenmangel überdauern zu können, so kann ein solches Verfahren nicht als umsichtig bezeichnet werden. Die Zuckerindustrie hat in Beziehung auf das Verhalten dem Wagenmangel gegenüber eine eigenthümliche Auffassung. In einer Eingabe des Vereins für die Rübenzuckerindustrie des Deutschen Reichs heisst es in Bezug auf den Wagenmangel:

> „Anerkannt muss werden, dass die Eisenbahnverwaltung unablässig bemüht ist, dem Wagenmangel abzuhelfen. Wir können diesbezüglich erwähnen, dass man es mit der Verkürzung der Be- bezw. Entladefristen versucht hat. In einer solchen Maassregel liegt aber eine solche Belästigung des Verkehrs, dass wir jedenfalls bitten müssen, davon Abstand zu nehmen.“

Das ist recht gut gesagt; indess, wenn man von der Eisenbahnverwaltung verlangt, dass sie Tag und Nacht alle Kräfte, die ihr zu Gebote stehen, auch wirklich anwendet, um die Wagen zur rechten Zeit zur rechten Stelle zu bringen, ist es nicht zu viel verlangt, dass die Zuckerindustrie sich einigermaassen mit der Be- und Entladung der Rüben beeilt. Das wäre aber weiter nicht bedenklich.

Bedenklich ist aber folgender Satz, der speziell sich auf die Auffassung des Vereins für Zuckerrübenindustrie bezieht, ich nehme allerdings nicht an, dass jedes Mitglied des Vereins dieselbe Auffassung hat. Es heisst da:

> „Ferner hat man aus der Nothwendigkeit eine Tugend gemacht und dekretirt, dass statt der vollen Zahl der geforderten Wagen nur zwei Drittel oder drei Viertel gestellt

werden sollen. Solche Dekrete werden aber dadurch illusorisch, dass für die betreffenden Tage überhaupt mehr Wagen, entsprechend der Reduktion, angefordert werden, um den Normalbedarf zu befriedigen.“

Das ist also die Lösung des Problems nach der Auffassung des Vereins für Zuckerrübenindustrie; dass man also an solchen Tagen mehr Wagen bestellt, als man im normalen Betriebe gebrauchen könnte, und damit dann wieder auf seinen Bedarf kommt.

Endlich hat Herr Graf von Frankenberg erwähnt, dass nicht nur die Kohlenindustrie durch den Wagenmangel in Mitleidenschaft gezogen werde, sondern dass sich auch nicht selten der Uebelstand ergäbe, dass ein Tage lang vorher bestellter Langholzwagen nicht zur rechten Zeit an der betreffenden Station bereit gestellt würde. Das kann vorkommen. Es ist sehr bedauerlich, aber es ist erklärlich durch mancherlei Zufälligkeiten im Betriebe. Die Langholzwagen sind naturgemäss nicht in so grosser Anzahl vorhanden und können nicht auf den kleinen Stationen, wo die Verladung der Langhölzer, der Stämme vor sich geht, immer vorräthig gehalten werden, sondern müssen in der Regel aus weiter Ferne herangeführt werden. Da kann es wohl vorkommen, dass aus irgend welchen Gründen, weil der betreffende Zug keine Wagen hat können mitnehmen, oder weil der Wagen sich heiss gelaufen hat, oder aus anderen Gründen kein Wagen mehr hat herangeschafft werden können. Es ist infolge dessen angeordnet worden, einmal, dass in solchen Fällen das Holz unentgeltlich auf den Station gelagert werden kann, und zweitens, dass von dem Nichteintreffen des Wagens dem betreffenden Besteller thunlichst rechtzeitig Mittheilung gemacht werde.

Endlich kann ich mich nur einverstanden erklären mit den Bestrebungen, die Herr Graf von Frankenberg in dankenswerther Weise seit Jahren verfolgt, um dem Fischtransport bessere Bedingungen zu verschaffen und die Fische als Volksnahrungsmittel in dem Lande immer weiter zu verbreiten.

Wenn ich glaube, diejenigen Punkte hier erörtert zu haben, nach der Anregung des Herrn Grafen von Frankenberg, die einer speziellen Erörterung noch bedurften, so möchte ich schliesslich noch hervorheben, dass für die Staatseisenbahn-Verwaltung, und ich glaube auch für das Land, doch aus den Erfahrungen, die wir in diesem Jahre wiederum in Bezug auf den Wagenmangel gemacht haben, ein Trost hervorgeht. Nirgendwo hat uns der eigentliche Eisenbahnbetrieb im Stiche gelassen. Die Leistungen des Betriebes im Zugverkehr, im Stationsdienst sind im grossen und ganzen untadelhaft gewesen und das berechtigt zu der Hoffnung, dass der Wagenmangel, wenn er auch nicht gänzlich ausbleibt, doch bei dem sehr stark sich vermehrenden Park an Wagen wie an Maschinen in den zukünftigen Jahren nicht mehr die Bedeutung haben wird, wie das in den letzten Jahren leider noch der Fall gewesen ist.

Nachdem sich noch einige Redner zur Sache geäussert, wurde auf Antrag des Grafen von Kleist der Gegenstand von der Tagesordnung abgesetzt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die an der Abzweigung Budapest dunapart (Donauufer)-Central-Markthalle gelegene selbständige Verrechnungsstelle für Güter-Auf- und Abgabe Budapest Central - Markthalle unter der Bezeichnung Budapest központi vásárcsarnok eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Danzig. Die bisher nur dem Wagenladungs-Güterverkehr dienende Haltestelle Bartin an der Bahnstrecke Zollbrück-Bütow ist am 1. d. Mts. auch für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Stückgütern, Sprengstoffen, Leichen und Fahrzeugen bleibt nach wie vor in Bartin ausgeschlossen.

Königliche Eisenbahndirektion Köln. Am 15. v. Mts. ist der Haltepunkt Warden für die Abfertigung von Reisegepäck eingerichtet worden.

Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt am Main. Die an der Bahnstrecke Betzdorf-Daaden gelegene bisherige Güterhaltestelle Grünebach wird am 15. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Statistik über die Dauer der Schienen, Erhebungsjahre 1879/93 ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gelangt.

Zu der **Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen** ist von der geschäftsführenden Verwaltung der II. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 244 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die Vereinszeitung (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 295 vom 26. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 326 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Statistik über die Dauer der Schienen (abgesandt am 29. und 30. v. Mts.).

Nr. 327 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu der Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 392 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die grundsätzliche Entscheidung des Vereins-Güterausschusses über die Erfordernisse einer wirksamen Bahnhofsvorschrift (abgesandt am 30. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Deutsche Eisenbahntarif-Kommission.

Die Deutsche Eisenbahntarif-Kommission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten werden am 18. d. Mts. ihre diesjährige Wintersitzung in Berlin abhalten. Am Tage vorher wird der Ausschuss der Verkehrsinteressenten zu einer vorberathenden Sitzung zusammentreten.

Errichtung einer Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz.

In Ausführung des Staatsvertrags zwischen Preussen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni 1896 ist am 1. d. Mts eine Eisenbahndirektion errichtet, mit dem Sitze in Mainz und der Firma: Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion (vergl. die bezügliche Bekanntmachung in Nr. 9 S. 81 d. Ztg.).

Betriebseröffnungen.

Bühlerthalbahn. Die 5,97 km lange vollspurige Nebenbahn Bühl-Bühlerthal-Oberthal ist am 26. Januar d. J. für den Gesammtverkehr (Personen, Reisegepäck, Expressgüter, Leichen, lebende Thiere, Fahrzeuge und Güter) eröffnet worden (vergl. auch die Mittheilung in Nr. 2 S. 9 d. Ztg.). Die Haltestelle Kappelwindeck dient nur dem Personenverkehr, die Haltestelle Altschweier bleibt bis auf weiteres noch vom Verkehr ausgeschlossen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Der an der Bahnstrecke Breslau-Liegnitz zwischen Nimkau und Neumarkt gelegene Haltepunkt Bruch-Bischdorf ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Danzig. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Zollbrück-Bütow zwischen Zollbrück und Gumenz gelegene, bisher nur dem Wagenladungs-Güterverkehr dienende Haltestelle Bartin für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Stückgütern, Sprengstoffen, Leichen und Fahrzeugen bleibt nach wie vor ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 15. d. Mts. wird die an der Bahnstrecke Betzdorf-Daaden gelegene bisherige Güterhaltestelle Grünebach für den Personenverkehr eröffnet werden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Eisenbahnbauten und -Beschaffungen.

Nach der dem Abgeordnetenhause zugegangenen Uebersicht waren für Eisenbahnbauten und -Beschaffungen bis Ende September 1896 von den überhaupt verfügbaren 1 614,8 Millionen Mark zusammen 1 218,5 Millionen Mark verausgabt. Der Bestand an bewilligten, aber noch nicht verbrauchten Geldern für den genannten Zweck belief sich mithin Ende September 1896 auf 396,3 Millionen Mark.

Anschlüsse von Kleinbahnen an Eisenbahnen. Nach einem an die Eisenbahndirektionen und die Königlichen Eisenbahnkommissare gerichteten Erlasse des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 16. Januar d. J. findet der § 29 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 nur auf den unmittelbaren Geleisanschluss von Kleinbahnen an Eisenbahnen bei gleicher Spurweite der beiden Bahnen Anwendung. Die Einführung einer nicht gleichspurigen Kleinbahn in den Bahnhof einer Eisenbahn unterliegt der Genehmigung des Herrn Ministers auf Grund des § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838. Dasselbe gilt bezüglich der Einführung gleichspuriger Kleinbahnen, wenn ein unmittelbarer Geleisanschluss nicht beabsichtigt ist. Diese Genehmigung ist in allen 3 Fällen vor der Ausführung, indessen erst nach Eingang der Entscheidung über die Zulassung der Kleinbahn, unter Beifügung der Entwurfsstücke einzuholen und wird sich insbesondere auch auf die Frage erstrecken, wo und in welcher Weise die Einführung bezw. der unmittelbare Geleisanschluss stattfinden soll. Dagegen ist der Vorbehalt der ministeriellen Genehmigung zu den Verträgen über die Einführung bezw. den unmittelbaren Geleisanschluss von Kleinbahnen an Eisenbahnen, falls der Herr Minister denselben bei Ertheilung der Genehmigung in technischer Hinsicht nicht besonders anordnet, nicht erforderlich. Es bedarf auch in den Fällen des § 29 des Kleinbahngesetzes, also bei unmittelbarem Geleisanschluss gleichspuriger Kleinbahnen der ministeriellen Entscheidung über die weiteren Verhältnisse beider Unternehmer zu einander, insbesondere über die dem Eisenbahnunternehmer für die Benutzung oder Veränderung seiner Anlage zu leistende Vergütung nur dann, wenn eine gütliche Vereinbarung beider Unternehmer hierüber nicht zustande kommt, oder wenn es sich um Angelegenheiten handelt, die nach sonstigen allgemeinen Vorschriften der ministeriellen Genehmigung unterliegen.

Belohnung der Leistungen von Arbeitern. Bei den Preussischen Staatseisenbahnen werden bekanntlich auf ministerielle Anordnung langjährig beschäftigten Arbeitern bei Vollendung einer 25-, 35- und 50jährigen zufriedenstellenden Beschäftigung im Eisenbahndienste besondere Anerkennungen in Form einmaliger Geldbelohnungen im Betrage von 30—100 ℳ zu theil. Im Jahre 1896 sind in dieser Weise 2 520 Arbeiter belohnt worden. Von diesen haben 2 106 ihr 25., 375 ihr 35. und 39 ihr 50. Beschäftigungsjahr vollendet. Im ganzen sind rund 90 000 ℳ für Belohnungen aufgewendet worden. Ausserdem sind 15 der ältesten Arbeiter der Preussischen Staatsbahnen durch Allerhöchste Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens ausgezeichnet worden.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft in Liquidation.

Nachdem mit dem 14. Januar d. J. das gesetzliche Sperrjahr abgelaufen ist, werden die Inhaber der Prioritäts-Stammaktien und Stammaktien der Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft aufgefordert, in der Zeit bis 25. d. Mts. gegen Rückgabe ihrer Aktien nebst Talons und Dividendenscheinen die auf beide Gattungen von Aktien gleichmässig entfallenden Antheile an dem vom Staatsfiskus im Königreich Sachsen gewährten Kaufpreise von 726,20 ℳ für die Aktie einschliesslich Zinsen bei dem Liquidator, Kaufmann Karl Baessler zu Altenburg, in Empfang zu nehmen.

Pfälzische Bahnen.

Die Betriebsrechnung für das Jahr 1896 schliesst nach Bestreitung des Anlehensdienstes, der Aktienzinsen und der vertragsmässigen Vorrechtsdividende mit einem Reinertrag von 2 696 544 ℳ ab, was gegenüber dem vorjährigen Reinertrage von 752 620 ℳ ein Mehr von 1 943 924 ℳ ergibt. Nach Abzug der vertragsmässig dem Staate zukommenden Zinsrückerstattungen und Bezugsantheile kann eine Mehrdividende von 2 % zur Vertheilung an die Aktionäre gelangen und es wird demnach der Gesammtbezug der Pfälzischen Eisenbahnaktien für das Jahr 1896 betragen: I. Ludwigsbahnaktien 11 % (im Vorjahre $9^2/_3$ %), II. Maximiliansbahnaktien 7,5 ($6^1/_6$) % und III. Nordbahnaktien 6 ($4^2/_3$) %.

Die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft

beabsichtigt von der Harzquerbahn Nordhausen-Wernigerode, deren Bau rüstig fortschreitet, die Strecke Wernigerode-Schierke am 1. Juli d. J., die Bahn auf den Brocken am 1. Mai 1898 und die ganze Strecke Wernigerode-Nordhausen (mit Abzweigung auf den Brocken) am 1. Oktober 1898 in Betrieb zu nehmen.

Wittstock-Mirow.

Der Staatsvertrag zwischen Preussen, Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz wegen Regelung der gegenseitigen staatsrechtlichen Beziehungen in Ansehung der Eisenbahn von Wittstock nach Mirow (vom 26. Juni 1896) ist in Nr. 3 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes“ veröffentlicht worden. Der Staatsvertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden hat stattgefunden.

Beschwerden gegen Deutsche Eisenbahnverwaltungen.

Gegen Deutsche Eisenbahnverwaltungen sind bei dem Reichs-Eisenbahnamte im Jahre 1896 aus dem Publikum im ganzen 61 Beschwerden eingelaufen; davon beziehen sich 22 auf die Verkehrsordnung, 21 auf die Tarife, 8 auf den Fahrbetrieb und 10 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 6, als unbegründet abgelehnt 15 und auf den Rechtsweg verwiesen 1. In 5 Fällen war die Zuständigkeit des Reichs nicht begründet, in 2 Fällen sind die angeordneten Erhebungen noch nicht abgeschlossen. Die übrigen 32 Beschwerden wurden an die zunächst zuständigen Landes-Aufsichtsbehörden oder an die Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 25 Eisenbahnverwaltungen.

Empel-Münster.

Der Kreistag des Kreises Borken hat den Beschluss gefasst, der Königlichen Regierung einen Beitrag von 100 000 ℳ für den Bau einer Eisenbahn von Empel über Bocholt und Borken nach Münster anzubieten.

Kleinbahnprojekte.

In der am 19. Januar d. J. stattgehabten Sitzung des Kreistages des Kreises Leer wurde der Bau der Kleinbahn Leer-Aurich-Wittmund einstimmig beschlossen.

Die seit langen Jahren geplante schmalspurige Rheinuferbahn Köln-Wesseling-Bonn scheint allmählich ihrer Verwirklichung entgegenzugehen. Die Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und des Krieges haben nach dem „Bonner G.-A.“ nunmehr ihre grundsätzliche Zustimmung zur Herstellung der Bahnlinien und zur Uebertragung der Konzession an die Vorgebirgsbahn-Aktiengesellschaft ausgesprochen, welche bekanntlich in der Hauptsache aus den Städten Köln und Bonn, sowie den gleichnamigen Landkreisen besteht. Die Ertheilung der Konzession ist jedoch von der Sicherung des Anschlusses an die Staatsbahn am Bonner Thor zu Köln, sowie von verschiedenen noch rückständigen Förmlichkeiten, betr. die Beschaffung des Baukapitals, abhängig.

Strassenbahnen.

Berliner Strassenbahnen. Der Magistrat beschäftigte sich in seiner Sitzung vom 29. Januar d. J. mit den Beschlüssen der Verkehrsdeputation über die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf den Strecken der Grossen und der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft. Er hat diesen Beschlüssen im allgemeinen zugestimmt, aber einige wesentliche Aenderungen vorgenommen. Den Pferdebahngesellschaften soll nicht freistehen, statt der Gewährung der Hälfte des 12 % übersteigenden Jahresreingewinnes weitere 2 % von der Roheinnahme zu zahlen. Wegen der Unterhaltung des Bahnkörpers und der Reinigung soll es bei den Bedingungen der geltenden Verträge verbleiben. Endlich soll für eine neue Bahn zwischen Hohen-Schönhausen und Berlin die Mitbenutzung der Geleise der Neuen Berliner Pferdeeisenbahn zwischen der Petersburger und der Weberstrasse gestattet werden.

Grosse Bremer Pferdebahn. Die Bremer Bürgerschaft hat sich bereit erklärt, unter gewissen Voraussetzungen der Grossen Bremer Pferdebahn die Umwandlung des Pferdebetriebes in den elektrischen Betrieb zu gestatten, sowie gleichzeitig die bis zu dem Jahre 1918 laufende Konzessionsdauer zu verlängern.

Aus der Schweiz

Betheiligung des Kantons Bern an dem Bau neuer Eisenbahnlinien.

Das Dekret, betreffend die Betheiligung des Kantons Bern an dem Bau neuer Eisenbahnlinien sieht eine finanzielle Betheiligung des Staates an folgenden Eisenbahnlinien vor: Bern-Neuenburg (via Cornaux); Bern-Worb-Enggistein; Goldbach-Sumiswald-Huttwil mit Abzweigung von Sumiswald nach Wasen; Hasle-Konolfingen-Thun; Bern-Thun durch den Amtsbezirk Seftigen; Spiez- (Wimmis) - Frutigen; Frutigen - Brig (Lötschbergbahn); Simmenthalbahn nach Saanen-Waadt; Brienz-Interlaken (rechtes Ufer); Herzogenbuchsee-Kleindietwil oder Madiswil; Münster-Solothurn; Delsberg-Oensingen; Oensingen-Langenthal; Tramlingen-Breuleux mit Anschluss Saignelégier-Chaux de fonds; Saignelégier-Glovelier; Pruntrut-Damvant Pruntrut-Bonsol.

Die Betheiligung des Staates bei den aufgezählten Linien geschieht durch Uebernahme von Aktien und zwar darf dieselbe betragen: a) bei den normalspurigen Bahnen $^2/_5$ des Anlagekapitals, jedoch höchstens 80 000 Frcs. für das Kilometer der auf Bernischem Gebiete gebauten Linien; b) bei den

Schmalspurbahnen $^2/_5$ des Anlagekapitals, jedoch höchstens 40 000 Frcs. für das Kilometer der auf Bernischem Gebiete gebauten Bahnstrecke.

Für Tunnelbauten kann die Betheiligung des Staates über die obigen Ansätze hinaus um 100 000 Frcs. für das Kilometer des auf dem Gebiete des Kantons Bern liegenden Tunnels erhöht werden.

Ausnahmsweise kann der grosse Rath den Bahnen Spiez-Frutigen und Saignelégier-Glovelier und der Simmenthalbahn eine Staatsbetheiligung bis auf $^3/_5$ der Anlagekosten gewähren.

Einer normalspurigen Lötschbergbahn (diese würde eine neue Zufahrtslinie zu dem Simplon bilden) wird, ausser der vorgesehenen Aktienbetheiligung des Staates und dem Tunnelzuschlag von 100 000 Frcs. für das Kilometer ein Betrag von 1 Million Francs für den Alpendurchstich zugesichert.

Die Bedingungen für diese finanziellen Betheiligungen und der Zahlungsmodus sind durch den Grossen Rath festzusetzen. Bei Festsetzung der Höhe der Aktienbetheiligung hat der Grosse Rath einerseits auf die Wichtigkeit der neu zu erstellenden Linien und auf die für dieselben von der betheiligten Landesgegend gebrachten Opfer sowie deren Leistungsfähigkeit, andererseits auf die Schwierigkeiten und Kosten des Baues Rücksicht zu nehmen. Er kann auch, wenn dem Staat durch den Bau einer der genannten Linien besondere Vortheile erwachsen, die Betheiligung des Staates über die oben festgestellten Normen hinaus um einen in seine Kompetenz fallenden Betrag erhöhen. Als solche Linien werden bezeichnet Bern-Neuenburg, Gstaad-Saanen-Waadt und Münster-Solothurn. Der Grosse Rath kann ferner auch das Begehren der Betheiligten, jede Unternehmung in betriebsfähige Abschnitte einzutheilen und diesen einen verhältnissmässigen Antheil des für die ganze Linie bewilligten Beitrages zuweisen.

Die zugesicherte Staatsbetheiligung darf in der Regel nur bewilligt werden, wenn höchstens ein Drittel des Anlagekapitals auf dem Anleihensweg aufzubringen bleibt. Ausnahmsweise kann der Grosse Rath die Aufnahme von Anleihen bis auf die Hälfte des Anlagekapitals bewilligen, wenn infolge besonderer Umstände das Zustandekommen einer Bahnlinie nur auf diesem Wege möglich ist. Als Anlagekapital gilt diejenige Voranschlagssumme, welche die Grundlage des vom Grossen Rathe genehmigten Finanzausweises bildet. Die Staatsbetheiligung wird nur Gesellschaften zugesichert, deren Statuten vom Grossen Rathe genehmigt sind.

Der Kanton hat das Recht, in den Verwaltungsrath der betreffenden Gesellschaft 1—4 Mitglieder zu ernennen. Von diesen darf kein Aktienbesitz gefordert werden.

Die Regierung wird ermächtigt, sich bei Projektstudien für die in diesem Beschluss genannten Linien bis zum Belaufe von höchstens 250 Frcs. für das Kilometer vorschussweise, d. h. auf Rechnung der Aktienzeichnung des Staates, zu betheiligen, wenn ein staatliches Interesse vorliegt die technischen und finanziellen Verhältnisse des betreffenden Unternehmens klar zu stellen, und wenn von Gemeinden und Privaten an die daherigen Ausgaben wenigstens ebenso viel beigetragen wird.

Der der Jura-Simplonbahn-Gesellschaft durch den Volksbeschluss vom 5. Juli 1891 für den Durchstich des Simplontunnels zugesicherte Beitrag von 1 Million Francs wird um 500 000 Frcs. erhöht für den Fall, dass diese Gesellschaft sich zum Bau der rechtsufrigen Linie Brienz - Interlaken, als Fortsetzung der Brünigbahn, innerhalb einer Frist von 3 Jahren ohne Betheiligung des Staates verpflichtet.

Dieser Dekretsentwurf wird nächstens vom Grossen Rathe durchberathen und am 28. d. Mts. nächsthin der Volksabstimmung unterworfen werden. An der Annahme desselben ist nicht zu zweifeln.

Nordostbahn.

Aus den von der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn zusammengestellten, durch Art. 3 des neuen Rechnungsgesetzes für die Schweizerischen Eisenbahnen geforderten Rechnungsausweises über Anlagekapital und Reinertrag der einzelnen Konzessionsstrecken des Nordostbahnnetzes für die Jahre 1888—1895 werden folgende Zahlen bekannt gegeben:

1. Romanshorn-Rorschach-Konstanz-Zürich-Turgi-Waldshut-Aarau, sogen. Stammnetz: Durchschnittliches Anlagekapital während der genannten Betriebsperiode 77 887 091 Frcs., Ueberschuss der Einnahmen im Durchschnitt 5 660 758 Frcs.

2. Winterthur-Schaffhausen: Anlagekapital 6 617 814 Frcs., Einnahmenüberschuss 217 262 Frcs.

3. Oerlikon-Oberglatt-Bülach-Niederweningen: Anlagekapital 3 157 229 Frcs., Einnahmenüberschuss 65 434 Frcs.

4. Winterthur-Bülach-Koblenz: Anlagekapital 15 269 968 Francs, Einnahmenüberschuss 310 776 Frcs.

5. Zürich-Richtersweil-Ziegelbrück-Glarus: Anlagekapital 24 851 943 Frcs., Einnahmenüberschuss 704 514 Frcs.

6. Glarus-Linthal: Anlagekapital 4 179 657 Frcs., durchschnittliches Jahresdefizit 10 512 Frcs.

7. Effretikon-Wetzlikon-Hinweil: Anlagekapital 1 429 658 Francs, durchschnittliches Jahresdefizit 9 564 Frcs.

8. Winterthur-Etzweilen-Singen-Konstanz: Anlagekapital 4 455 288 Frcs., Einnahmenüberschuss 440 973 Frcs.

9. Sulgen-Gossau: Anlagekapital 1 826 147 Frcs., Einnahmenüberschuss 18 578 Frcs.

10. Niederglatt - Otelfingen - Wettingen: Anlagekapital 4 743 083 Frcs., Einnahmenüberschuss 363 148 Frcs.

11. Effretikon - Seebach - Oerlikon - Otelfingen; Wettingen-Suhr-Aarau: Anlagekapital 3 452 366 Frcs., Einnahmenüberschuss 101 193 Frcs.

12. Zürich-Zug-Luzern: Anlagekapital 12 796 860 Frcs., Einnahmenüberschuss 1 259 665 Frcs.

13. Zürich-Meilen-Rapperswil: Ende 1895 Anlagekapital 21 513 287 Frcs., Einnahmenüberschuss im Jahre 1895 116 656 Frcs.

14. Etzweilen-Schaffhausen: Ende 1895 Anlagekapital 4 046 189 Frcs., Einnahmenüberschuss im Jahre 1895 19 024 Frcs.

15. Eglisau-Schaffhausen (noch nicht eröffnet): Anlagekapital Ende 1895 1 474 150 Frcs.

16. Thalweil-Zug (noch nicht eröffnet): Anlagekapital Ende 1895 6 338 758 Frcs.

Für die Sektionen 1—14, d. h. für das ganze in Betrieb stehende Nordostbahnnetz, ausschliesslich der der Nordostbahn und der Centralbahn gemeinsam gehörenden Bötzbergbahn und der Bahn Koblenz-Stein, betragen im Jahresdurchschnitt 1888 bis 1895: das Anlagekapital 186 226 580 Frcs., die Betriebseinnahmen 21 541 034 Frcs., die Betriebsausgaben 12 280 130 Frcs., der Ueberschuss der Einnahmen 9 260 904 Frcs.

Für die genannten Gemeinschaftsbahnen werden folgende Durchschnittszahlen für die hälftige Betheiligung der Nordostbahn angegeben: Bötzbergbahn für die gleiche Zeitperiode 1888 bis 1895: Anlagekapital 11 875 854 Frcs., Ueberschuss der Betriebseinnahmen 550 448 Frcs.; Coblenz-Stein (eröffnet seit 1892) für die Zeitperiode 1892—1895: Anlagekapital 1 912 341 Frcs., Ueberschuss der Betriebseinnahmen 76 494 Frcs.

Nach diesen von der Direktion der Nordostbahn berechneten Ueberschüssen der Betriebseinnahmen ergibt der nach Abzug der Obligationenzinsen verbleibende Reinertrag, in Prozente des gewinnberechtigten Aktienkapitals, folgende Zahlen:

1. Stammnetz (obige Sektionen 1—14): 12,35 % für 1888, 13,26 % für 1889, 11,92 % für 1890, 10,36 % für 1891, 9,14 % für 1892, 10,14 % für 1893, 10,68 % für 1894, 10,75 % für 1895 und 10,97 % im Durchschnitt der ganzen Zeitperiode 1888—1895.

2. Bötzbergbahn: 4,54 % für 1888, 7,62 % für 1889, 7,69 % für 1890, 7,30 % für 1891, 5,41 % für 1892, 5,25 % für 1893, 5,45 % für 1894, 5,42 % für 1895 und 6,07 % im Durchschnitt der ganzen Zeitperiode 1888—1895.

3. Koblenz-Stein: 4,06 % für 1892, 4,06 % für 1893, 4,16 % für 1894, 4,30 % für 1895 und 4,16 % im Durchschnitt der Jahre 1882 bis 1895 d. h. seit Eröffnung der Linie.

Gemäss Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen hat nun der Bundesrath zu prüfen, ob diese Ausweise über den Reinertrag und das Anlagekapital mit dem Gesetze, mit den Statuten und Reglements der Bahnunternehmung sowie mit den Konzessionen in Uebereinstimmung stehen und die nöthigen Verfügungen zu treffen. Gegen diese steht der Bahnunternehmung das Rekursrecht an das Bundesgericht zu, das dann über die streitigen Gegenstände endgültig entscheidet.

Freiburger Strassenbahn.

Die Gesellschaft für den Bau elektrischer Tramways in Freiburg (s. Nr. 78 S. 704 Jahrg. 1896 d. Ztg.) hat sich definitiv konstituirt. Sie ratifizirte die mit einem Belgischen Hause für die Lieferung der Schienen und mit der Elektrizitätsgesellschaft Genf für die Lieferung der Wagen abgeschlossenen Verträge. Die Arbeiten sollen im Laufe des Monats Mai d. J. beendet sein und die Linie spätestens am 1. Juli d. J. dem Verkehr übergeben werden können.

Appenzeller Bahn.

Der Verwaltungsrath der Appenzeller Bahn wählte, an Stelle des zum Direktor der Langenthal-Huttwilbahn berufenen Ingenieur A. Egli, als Betriebsdirektor Herrn Jacques Bünzli, Maschineningenieur der Nordostbahn in Zürich.

Zahnradbahnen.

Am 18. Januar d. J. fand in Bern eine Konferenz von Vertretern der Verwaltungen Schweizerischer Zahnradbahnen statt, zur Feststellung einheitlicher Normen für die vom Eisenbahndepartement verlangte Eingabe betr. Einlagen in den Erneuerungsfonds. Dabei waren vertreten die Jura-Simplonbahn (für die Linien Visp-Zermatt und Brünigbahn), Rigibahn, Pilatusbahn, Berner Oberlandbahnen, Schynige Plattebahn, Wengernalpbahn, Rorschach-Heidenbahn, Glion-Nayebahn, Generosobahn und Brienz-Rothhornbahn. Es wurden einheitliche Ansätze über Einheitspreise, Abnutzung, Lebensdauer, Werth des Altmaterials usw. festgesetzt für Schienen, Schwellen, Befestigungs-

mittel, Zahnstangen sammt deren Befestigung, Weichen, Drehscheiben, Lokomotiven (Kessel, Feuerbüchsen, Sideröhren, Bandagen, Achsen und Kurbeln, Cylinder, Triebwerk, Zahnräder und Totalerneuerung nach Abzug vorstehender Details), Wagen (Bandagen, Totalerneuerung nach Abzug der Bandagen für Personen- und Güterwagen), Mobiliar und Gepäck.

Jura-Simplonbahn.

Die Jura-Simplonbahn beförderte im letzten Jahre 11 726 782 Reisende (1895: 11 002 523) mit 13 570 554 Frcs. Einnahmen (1895: 12 071 999 Frcs.); 44 095 t Gepäck (1895: 41 530 t) mit 1 145 459 Francs Einnahmen (1895: 1 049 294 Frcs.); 40 921 Stück Thiere (1895: 487 427) mit 558 170 Frcs. Einnahmen (1895: 678 326 Frcs.); 2 441 333 t Waaren (1895: 2 207 965 t) mit 15 087 915 Frcs. Einnahmen (1895: 13 638 396 Frcs.). Das Total der Transporteinnahmen beträgt 30 362 099 Frcs. gegen 27 438 015 Frcs. im Vorjahre, per Kilometer 30 825 Frcs. gegen 27 856 Frcs. im Vorjahre.

Aenderung von Stationsnamen.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Luzern-Immensee (voraussichtlich 1. Juni d. J.) wird mit Zustimmung des Eisenbahndepartements der Stationsname „Immensee-Küssnacht“ abgeändert werden in „Immensee“.

Aus Spanien und Portugal.

Andalusische Eisenbahn.

Die am 28. Dezember 1896 in Madrid abgehaltene Hauptversammlung der Antheilhaber der Andalusischen Eisenbahngesellschaft hat einen Vergleichsentwurf angenommen, der den Gläubigern angeboten werden soll und nach einem Auszug des „Moniteur des intérêts matériels“ im wesentlichen folgendes bestimmt:

1. Die Schuldverschreibungen werden in Pesetas anstatt in Francs bezahlt; den Inhabern werden Gutscheine (bons) übergeben, die für jede Zinszahlungsfrist den Unterschied auf Grund des Wechselkurses darstellen und diese Gutscheine sind unter bestimmten Bedingungen rückzahlbar, aber zum Nennwerth und in Francs, bevor die Antheilhaber einen Gewinn erhalten.

2. Die Tilgung der Anleihen wird vertagt; sie erfolgt von den Betriebserträgen durch Rückkauf unter dem Nennwerth oder durch Ausloosungen zum Nennwerth, aber die Tilgung muss wieder aufgenommen werden, bevor die Antheilhaber einen Gewinn erhalten.

3. Wenn die Gesellschaft eine Konzessionsverlängerung erhält, so werden die Anleihen von selbst für eine gleiche Dauer verlängert und in diesem Falle wird die aufgeschobene Tilgung nicht aufgenommen.

4. Die Ordnung der Guthaben aus Schuldverschreibungen wird für die Bezahlung der Gutscheine und für die Tilgung wie folgt festgesetzt: a) die Schuldverschreibungen Sevilla-Jeres; b) die Andalusischen Schuldverschreibungen erster und zweiter Ausgabe, die Schuldverschreibungen Cordova-Malaga und die besonderen durch die Belmezbergwerke sichergestellten Schuldverschreibungen. (Aus dieser Ordnung geht hervor, dass der Vergleich die Verzinsung und Tilgung der Sevilla-Jeres-Cadix-Schuldverschreibungen [1 966 000 Pes.] als eine Betriebslast annimmt, die vor den anderen zu begleichen ist, aber dass kein Unterschied für alle übrigen Schuldverschreibungen, wie auch deren hypothekarische Sicherstellung ist, gemacht wird. Die Sache hat übrigens wenig Bedeutung, da die Andalusischen Schuldverschreibungen erster Reihe, welche einen Jahresbetrag von 4 800 000 Pes. erfordern, den überwiegenden Antheil der so vereinigten Lasten ausmachen.)

5. Die Guthaben aus Bankrechnungen, die sich auf 3 270 000 Frcs. belaufen, werden sichergestellt und unter Umständen am 1. April 1898 durch neue 5 % Schuldverschreibungen, die auf Pesetas lauten und in 50 Jahren von 1902 ab zurückzuzahlen sind, beglichen. Diese Schuldverschreibungen würden zu 80 % berechnet, aber unter Berücksichtigung des Wechselkurses (also gegenwärtig auf dem Fusse von etwa 320 Frcs. für eine 25 Pes. tragende Schuldverschreibung von 500 Frcs.).

6. Um diese Rechnungen zu begleichen und für die Erfordernisse der Lage zu sorgen, wird die Gesellschaft ermächtigt, für 20 000 000 Pes. Nennwerth Schuldverschreibungen der genannten Anleihe auszugeben, die Verzinsung und Tilgung dieser Anleihe wird durch die Betriebserträge unter Vorrecht vor den in Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen sichergestellt.

Eisenbahn Madrid-Villa del Padro.

Seit einem Jahre hat sich nach dem „Courrier français“ die Lage der Eisenbahn Madrid-Villa del Padro dank einer guten Verwaltung vollständig geändert. Die Vorzugs-Antheilscheine werden voraussichtlich einen Gewinn für 1896 erhalten; ausserdem sollen die Bauarbeiten an der Verlängerung Prado-Almonox (12 km) in kurzem in Angriff genommen werden. Das Gelände bietet keine Schwierigkeit und die Gesellschaft hofft diese Arbeiten in einem halben Jahre und mit geringen Kosten fertigzustellen. Die Gegend von Almonox liefert den grössten Theil des für die Stadt Madrid erforderlichen Weines, Getreides, Gemüses, Brennholzes usw.

Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Seit einiger Zeit hat sich die Gesellschaft dabei gemacht, selbst ihre Fahrbetriebsmittel zu bauen; Ende Dezember 1896 wurden die Probefahrten mit den beiden ersten im Lande gebauten Lokomotiven ausgeführt. Es sind Lokomotiven für gemischte Züge von 38 t Gewicht; sie haben 3 Paar gekuppelte Räder von 1,30 m Durchmesser, die Kessel sind auf 10 kg gestempelt. Der Tender ist dreiachsig und kann einen Vorrath von 8,450 cbm Wasser tragen. Nur die Cylinder und die Räder wurden aus dem Auslande eingeführt; alles übrige dagegen wurde im Lande durch Portugiesische Handwerker ausgeführt. Das Ergebniss der Probefahrten hat nichts zu wünschen übrig gelassen und die Gesellschaft beabsichtigt, in ihren Werkstätten im Laufe dieses Jahres 7 neue Lokomotiven zu bauen.

Die Französische Regierung hat ihren Widerspruch gegen die amtliche Kursnotiz für die neuen Schuldverschreibungen der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft zurückgezogen; diese sind demnach, sowohl diejenigen mit festem als auch diejenigen mit veränderlichem Kurs, zugelassen.

Aus Asien

Türkei.

Die Ottomanische Eisenbahn Smyrna-Aïdin (322½ Meilen) hatte im 1. Halbjahre eine Betriebseinnahme von 110 229 £ (gegen 106 187 £ im 1. Halbjahre 1895); nach Hinzurechnung von 95 £ verschiedener Einnahmen und 12 420 £ Uebertrag aus dem Vorjahre verblieb eine gesammte Reineinnahme von 64 113 £. Die Lasten betrugen indessen 73 675 £ für Verzinsung der Schuldverschreibungen, 87 £ für verschiedene Ausgaben und 1 488 £ für Zinszahlung der 5 % Schuldverschreibungen, im ganzen also 75 250 £; es ergab sich demnach ein Fehlbetrag von 11 137 £.

Ostindien.

Aus dem Blaubuch über die Indischen Eisenbahnen theilen wir in Ergänzung unserer Mittheilung in Nr. 83 S. 759 Jahrg. 1896 noch folgendes mit:

Am 31. März 1896 betrug die Gesammtlänge der im Betriebe befindlichen oder zur Ausführung genehmigten Eisenbahnen 23 466 Meilen oder 2 394 Meilen mehr als zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres; im Betriebe standen zu dem genannten Zeitpunkt 19 677 Meilen oder 822 mehr als im Vorjahre, die übrigen 3 789 Meilen sind genehmigt, aber noch nicht in Bau genommen. Im Vergleich zu dem riesigen Umfange des Indischen Reiches kann die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes noch nicht als genügend angesehen werden; gleichwohl ist es schon jetzt von grösstem Einfluss auf die Entwickelung des Landes und seine Einnahmen vermehren sich fort und fort. Im Jahre 1895/96 beliefen sich die Betriebseinnahmen auf 262 369 060 Rupien oder 7 280 496 R. mehr als im Vorjahre; die Betriebsausgaben verzehrten 121 198 860 R. oder 46,19 % der Einnahmen gegen 46,98 % im Jahre 1894/95, endlich an Ueberschuss verblieben 141 176 200 R.

Siam.

Das zur Anlage der Eisenbahn Bangkok-Petchaur erforderliche Kapital ist vollständig von Siamesischen Unterthanen gezeichnet worden; die Bauarbeiten sollten am 1. d. Mts. in Angriff genommen werden.

Japan.

Nach dem „Hiogo News“ ist im Eisenbahnbüreau eine Meinungsverschiedenheit über die Frage entstanden, ob es Ausländern gestattet sein soll, Antheilscheine Japanischer Eisenbahngesellschaften zu besitzen. Die Mehrheit der Mitglieder ist der Ansicht, dass, da die Eisenbahnlinien die grossen Verkehrswege des Landes bilden, ihr Besitz den Eingeborenen vorbehalten bleiben muss; der Generalstab ist der gleichen Ansicht und die Regierung scheint sich ihr ebenfalls anschliessen zu wollen. Den Gesellschaften würde alsdann Anweisung gegeben werden, aus der Eigenschaft als Japanischer Unterthan eine Bedingung für die Erwerbung von Antheilscheinen zu machen. Die Minderheit des Eisenbahnbüreaus erklärt dagegen, dass die Eisenbahngesellschaften reine Handels- und Verkehrsunternehmungen, deren Zweck der Gelderdienst ist, sind, und demzufolge denselben Bestimmungen wie die anderen Unternehmungen unterworfen werden müssen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Im Hefte I B der Verbandsgütertarife werden auf Seite 68 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8 (Eisen und Stahl usw.) Neunkirchen-Porrentruy auf nachstehende Beträge berichtigt:

Abthl. I	Abthl. II
205	166

Karlsruhe, den 28. Januar 1897. (229)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

2. Schliessung von Stationen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. April 1897 wird der Güterbahnhof Köln Thürmchen für den öffentlichen Verkehr geschlossen werden. Demzufolge treten die in den Heften 1 (erste und zweite Abtheilung) und 7 der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife in Bezug auf diese Station enthaltenen Bestimmungen, Frachtsätze und Entfernungsangaben am erwähnten Tage ausser Kraft.

Karlsruhe, den 29. Januar 1897. (230)
Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Seit dem 24. Januar ist die direkte Abfertigung von Wagenladungsgütern nach Nykjobing-Morsö — bis auf weiteres Eises halber — eingestellt, was mit Bezug auf § 14 Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens bekannt gemacht wird.

Altona, den 30. Januar 1897. (231)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Der Verkehr auf unserer Schleppbahn Kutthenthal-Cetno, welcher am 28. Januar wegen Schneeverwehungen eingestellt werden musste, ist am 29. Januar wieder aufgenommen worden.

Prag, am 29. Januar 1897. (232)

Braunschweigische Landes-Eisenbahn. Der laut Bekanntmachung vom 28. d. Mts. infolge Schneeverwehungen unterbrochene Güterverkehr wurde auf den Strecken:

Braunschweig-Derneburg, -Seesen am 30. d. Mts.,
Hoheweg-Wolfenbüttel am 31. d. Mts.

wieder eröffnet.

Braunschweig, den 31. Januar 1897. (233)
Die Direktion.

Westfälische Landes-Eisenbahn. Der Verkehr auf Strecke Warstein-Lippstadt ist mit dem 31. Januar, von Mittags 1 Uhr ab, in vollem Umfange wieder aufgenommen worden.

Lippstadt, den 1. Februar 1897. (234)

4. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Dallgow. Vom 1. Februar d. J. ab findet von und nach der Station Dallgow die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art statt.

Magdeburg, den 30. Januar 1897. (235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Hessischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. tritt im Gütertarif für oben genannten Verkehr der Ausnahmetarif — Nr. 16 — für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen und die in der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.

Im Verkehr mit den Stationen Gaimühle, Käferthal (Wohlgelegen), Kailbach, Mannheim-Neckarvorstadt und Waldhof der Hessischen Ludwigsbahn findet der Ausnahmetarif keine Anwendung.

St. Johann-Saarbrücken, 23. Jan. 1897. (236)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Februar l. J. gelangen im Verkehre zwischen Mannheim, Station der Badischen Staatsbahn und Seckenheim, Nebenbahn, der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn theilweise ermässigte Stationsfrachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die in Betracht kommenden Güter-Abfertigungsstellen.

Karlsruhe, den 26. Januar 1897. (237)
Generaldirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Gütertarif (Heft 2). Am 1. Februar d. J. tritt zu dem vorbezeichneten Gütertarife der Nachtrag 4 in Kraft, enthaltend Entfernungen für neu aufgenommene und anderweite gekürzte Entfernungen für Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Cassel, Hannover, Erfurt, Halle, Magdeburg, der Oldenburgischen Staatsbahn und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, vom 15. März d. J. ab in Geltung tretende erhöhte Entfernungen für die Station Friedrichroda des Direktionsbezirks Erfurt, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5b für Basalt etc. nach Station Elten und von Kerkerbach und Wilsenroth nach Crefeld-Nord und Süd, Dortmund D. G. E. und Elten, des Ausnahmetarifs 8 für Giesserei-Roheisen nach Geestemünde (Fischereihafen), Vetschau und Nordenham (Fischereihafen) sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen des Tarifs.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen, bei denen auch Abdrücke des Nachtrages zu haben sind.

Münster, den 27. Januar 1897. (238)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Westdeutscher Güterverkehr. Am 1. k. Mts. wird die Station Grube Vaterland des Direktionsbezirks Bromberg in den im Ostdeutsch-Westdeutschen Güterverkehr bestehenden Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 26. Januar 1897. (239)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab wird in dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unseres Binnenverkehrs unter Ziffer 3 hinter „Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet" und unter Ziffer 4 hinter „Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung" hinzugefügt: „auch gemahlen."

Strassburg, den 23. Januar 1897. (240)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Im Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn, sowie im Verkehr der letzteren mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. wird der Artikel feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von 10000 kg künftig zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III befördert.

Darmstadt, den 25. Januar 1897. (241)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. treten im Gütertarif der Gruppe I (Bromberg, Danzig, Königsberg) und im Berlin-Nordostdeutschen Gütertarif (Gruppen I/III) Ausnahmefrachtsätze für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckercouleur, Kartoffelmehl) von Pottangow nach den Deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern in Kraft.

Für die Anwendung dieser Ausnahmefrachtsätze, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind, gelten die bestehenden Ausfuhr-Kontrolvorschriften.

Bromberg, den 28. Januar 1897. (242)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Heft 1. Die in den vom 20. Januar/1. Februar 1897 alten/neuen Stils gültigen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Callies, Station des Direktionsbezirks Bromberg, haben durchweg eine Berichtigung erfahren. Die anderweiten Frachtsätze sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen in Erfahrung zu bringen.

Bromberg, den 29. Januar 1897. (243)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Am 1. Februar d. J. erscheint zum Gütertarif (Hefte 1—4) vom 1. Januar 1893 bezw. 1. Mai 1891 der gemeinschaftliche Nachtrag VII, welcher Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bergneustadt, Dortmund Eilgutabfertigung, Köln Bonnthor und Schalke Rh., Frachtsätze der Ausnahmetarife 7, 8 und 8a (für Eisen und Stahl) von Station Immigrath, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen enthält. Die Frachtsätze für Schalke Rh. gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr. Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 29. Januar 1897. (244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird bei Getreidesendungen, die über Warschau, Koluszki oder Dombrowa von einer breitspurigen, Russischen Bahn eingehen und ab Alexandrowo nach Deutschen oder Niederländischen Stationen weiterbefördert werden, die Grenzübergabegebühr in Alexandrowo nicht erhoben.

Bromberg, den 27. Januar 1897. (245)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-Rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag IX, welcher u. a. ermässigte bezw. neue Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Essen und Hannover sowie den neuen Ausnahmetarif 17 für Petroleum und Naphta von

Peine nach Rheinisch-Westfälischen Stationen enthält.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 29. Januar 1897. (246)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-Sächsischer, Magdeburg-Halle-Sächsischer, Norddeutsch-Sächsischer, Frankfurt- und Rheinisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Bezugnehmend auf unsere Bekanntmachung vom 12. d. Mts. wird veröffentlicht, dass der Ausnahmetarif für die Beförderung von feuchter Stärke (auch feuchter Schlammstärke) vom 1. Februar d. J. an auch Anwendung finden wird im Verkehre mit den Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Altdamm-Colberger, Braunschweigischen Landes-Eisenbahn, Crefelder, Cronberger, Dahme-Uckroer, Dessau-Wörlitzer, Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisern-Siegener, Eutin-Lübecker, Georgsmarienhütten, Halberstadt-Blankenburger, Lübeck-Büchener, Neubrandenburg-Friedländer, Nordbrabant-Deutschen, Paulinenaue-Neuruppiner, Prignitzer, Stargard-Cüstriner Eisenbahn, sowie der Station Elten der Niederländischen Staatsbahnen und den Deutschen Stationen der Holländischen Eisenbahn.

Dresden, den 27. Januar 1897. (247)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Verkehr. Die in dem vorbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Glassand von Hohenbocka Oberl. Bhf., und Hohenbocka B. G. nach Königswusterhausen treten mit dem 1. April d. J. ausser Kraft.

Von dem genannten Tage kommen daher für diese Sendungen die um 0,03 ℳ. für 100 kg höheren Frachtsätze des Rohstofftarifs zur Anwendung.

Magdeburg, den 28. Januar 1897. (248)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. März 1897 tritt der Nachtrag II zum Tarifheft 3 in Kraft, welcher neben einer Aenderung des Vorwortes und der sonstigen besonderen Bestimmungen neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Mineralwasser (auch künstlichem) und von Strohstoff und Strohzellstoff, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 (Wein) für den Verkehr mit der Station Grottau enthält.

Dresden, den 3. Februar 1897. (249)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

An Stelle des vom 1. Dezember 1891 gültigen Hefts 12 zum Gütertarif zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn mit Nachträgen kommt am 1. März d. J. ein neues Heft 12 für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Stettin einerseits und der Prinz Heinrichbahn andererseits zur Einführung (25 ₰).

Gleichzeitig treten die im Heft 15 vom 1. Juli 1894 enthaltenen Frachtsätze für Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Stettin ausser Geltung, weil sie in das neue Heft 12 übernommen werden.

Die Frachtsätze für Samter im Heft 15 werden wegen mangelnden Verkehrsbedürfnisses am 1. April d. J. ohne Ersatz aufgehoben.

Strassburg, den 1. Februar 1897. (250)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Verblendsteinen in Wagenladungen zu 10 000 kg treten am 10. Februar 1897 nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Rauscha und Siegersdorf (Direktionsbezirk Breslau) nach	Centimes für 100 kg
Buchs im Rheinthale	208
Chur	230
St. Fiden	213
St. Gallen	213
St. Margrethen	191

Karlsruhe, den 29. Januar 1897. (251)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Belgischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. sind auf Seite 96 des Nachtrags XIV zum Deutsch-Belgischen Gütertarif Theil II, Heft 1 vom 1. Juli 1896 für die Station Wernshausen als Anstosssatz des Spezialtarifs III an Altmorschen 2,84 Frcs. für 1000 kg einzustellen.

Köln, den 28. Januar 1897. (252)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reexpeditionstarif für Flachs, Hanf usw. von Königsberg i/Pr. und Elbing nach Belgien und Frankreich. Die Station Tscheljabinsk der Samara-Slatouster Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. in die Tabellen auf den Seiten 5 bis 10 des Tarifs mit einem Zuschlage von 0,248 Frcs. für 100 kg aufgenommen.

Köln, den 3. Februar 1897. (253)
Königliche Eisenbahndirektion.

Getreideverkehr nach dem Auslande. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab werden die Stationen Bautzen und Grosszschocher der Königlich Sächsischen Staatsbahnen in den seit 1. Januar 1897 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen von Sächsischen Stationen nach Lindau transit zur Ausfuhr nach der Schweiz und Vorarlberg, sowie nach Kufstein transit und Salzburg transit zur Ausfuhr nach Westösterreich mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von	Nach		
	Lindau transit	Kufstein transit	Salzburg transit
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Bautzen	2,11	1,80	1,94
Grosszschocher S. St. B.	1,90	1,59	1,73

Dresden, am 28. Januar 1897. (254)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. zur Ausfuhr nach der Schweiz. Vom 10. Februar 1897 ab kommen für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen Grosszschocher, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.) und Zeitz der Sächs. Staatsb. nach Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut transit zur Ausfuhr nach der Schweiz die gleichen Frachtsätze zur Einführung, wie sie für die Stationen Grosszschocher, Leipzig Thür. Bhf. und Zeitz der Preuss. Staatsbahnen mittelst Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1897 eingeführt worden sind.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Dresden, den 27. Januar 1897. (255)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar cr. wird zum Russisch-Westpreussischen Gütertarif vom 20. Mai/1. Juni 1895 der I. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält neben Tarifberichtigungen usw. einen neuen Ausnahmetarif für „Heringe“; ausserdem sind verschiedene Russische Stationen für den Artikel „Kleesaaten“ in den Tarif neu aufgenommen worden. Der qu. Nachtrag kann von den betheiligten Deutschen Güterabfertigungsstellen und von der unterzeichneten Verwaltung bezogen werden.

Danzig, am 30. Januar 1897. (256)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Sächsischer und Berlin-Stettin-Sächsischer Verbandsverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. finden die in den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre bestehenden Ausnahmetarife für rohe Baumwolle gleichmässig auch auf die Beförderung von Baumwollabfällen Anwendung.

Dresden, den 29. Januar 1897. (257)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die mit Gültigkeit vom 1. Februar 1891 im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Würzburg Badische Bahn einerseits und den Stationen Aadorf, Ebnat-Kappel, Lichtensteig, Mels, Wallenstadt, Wattwil, Wald und Ziegelbrücke anderseits treten mit dem 31. März 1897 ohne Ersatz ausser Kraft. Etwa später zur Beförderung kommende Güter zwischen Würzburg und den genannten Schweizerischen Stationen werden in den Badisch-Schweizerischen Uebergangsstationen bezw. in Lindau umkartirt. Eine Frachterhöhung tritt nur in der Klasse B bei Lichtensteig ein und zwar in Höhe von 4 Cts. für 100 kg.

Karlsruhe, den 30. Januar 1897. (258)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Für die direkte Abfertigung von Düngemitteln des Ausnahmetarifs 10 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 1. März 1897 im Verkehr von Rodingen Französische Grenze nach Badischen Stationen, ferner durch Nachtrag III zum Heft 3 nach Pfälzischen Stationen und durch Nachtrag I zum Heft 16 nach Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Ferner werden Frachtsätze des allgemeinen Tarifs für Hauptstuhl und Speyer Hafen transit Wasserweg im Nachtrag III zum Heft 3 und für Hanweiler im Nachtrag I zum Heft 16 enthalten sein.

Für den Verkehr mit Karlsruhe West-

bahnhof kommen gleichzeitig noch Frachtsätze der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter und für den Verkehr von Küntzig (Prinz Heinrichbahn) nach Lothringischen und Luxemburgischen Stationen sowie Stationen der Direktionsbezirke St. Johann-Saarbrücken und Frankfurt a/M. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 für Eisenerze zum Hochofenbetrieb zur Einführung.

Nähere Auskunft durch unser Tarifbüreau und die betheiligten Stationen.

Strassburg, den 24. Januar 1897. (259)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 30. Januar 1897 treten im Süd-Ostpreussischen Verbande für den Verkehr zwischen den Stationen Hebron-Damnitz und Jeseritz des Direktionsbezirks Danzig einerseits und Wöterkeim der Ostpreussischen Südbahn andererseits direkte Frachtsätze des Spezialtarifs II und III sowie des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif Nr. 18) in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft. (260)

Königsberg i/Pr., den 28. Januar 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Steintransporte von Wismar nach diversen Oesterreichischen Stationen. Mit Gültigkeit vom 10. Februar l. J. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1897 gelangen für Steine des Spezialtarifes III bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief von der Deutschen Hafenstation Wismar nach Budweis, Bubna, Hölzelsdorf-Geras, Niklasdorf, Pilsen, Plan, Prag (diverse Bahnhöfe), Schluckenau, Smichow, Steckna, Teplitz, Teplitz-Waldthor und Wien (diverse Bahnhöfe) direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung.

Die betreffenden Frachtsätze können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 28. Januar 1897. (261)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. Nachtrag I zum Theil I Abtheilung B, vom 1. März 1896. Am 1. März 1897 wird ein Nachtrag I zum Tarif Theil I, Abth. B vom 1. März 1896 für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr, in Wirksamkeit treten.

Mit diesem Nachtrage gelangen Aenderungen bezw. Ergänzungen des genannten Theiles I, Abth. B zur Einführung und werden die Abweichungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen etc. durch das Zeichen # kenntlich gemacht.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 30. Januar 1897. (262)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland - Vorarlberg und Lindau. Aufhebung von Frachtsätzen für Getreide etc. Russischer Herkunft nach Romanshorn und Rorschach. Die mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1895 zur Einführung gelangten, in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 95, vom 4. Dezember 1895, Seite III, Pos. 2583 verlautbarten Frachtsätze für den Transport von Getreide etc. Russischer, beziehungsweise rücksichtlich Nowosielitza auch Rumänischer Herkunft nach Romanshorn und Rorschach treten mit 1. April 1897 ausser Kraft.

Wien, am 29. Januar 1897. (263)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. (Frachtberechnung für die in der neu errichteten Verrechnungsstelle Pozsonydynamitgyár zur Auf- bezw. Abgabe gelangenden Sendungen.) Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1897 finden die für die Station Pozsony der Königl. Ungarischen Staatsbahnen in den Verbands-Gütertarifen Theil II, Heft 3 und 4 vom 15. Oktober 1893 sowie in den dazu gehörigen Nachträgen vorgesehenen Eil- und Frachtgutsätze, bei Einhaltung der Bestimmungen dieser Tarife, auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in der von der genannten Bahnverwaltung neu errichteten Verrechnungsstelle Pozsonydynamitgyár von der dortigen Dynamitfabrik der Aktiengesellschaft „Dynamit-Nobel“ zur Aufgabe gebracht werden, oder unter der Adresse dieser Firma zur Abgabe gelangen.

Wien, am 29. Januar 1897. (264)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Hildesheim - Peiner Kreiseisenbahn. Vom 1. Februar cr. ab bis auf weiteres werden für alle Sendungen, welche in Hildesheim zur Umkartirung gelangen, die Frachtsätze des Binnentarifs um eine halbe Abfertigungsgebühr ermässigt. Näheres ist durch die Stationen zu erfahren.

Hildesheim, den 26. Januar 1897. (265)
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf den Grossh. Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen, Theil II, ist der Nachtrag VII — gültig vom 1. März 1897 — ausgegeben worden. Derselbe enthält Aenderungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung und des Tarifes. Die in den Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Karlsruhe, den 30. Januar 1897. (266)
Generaldirektion.

6. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Herstellung eines Signal- und Weichen-Stellwerks auf unserer Station Hungen soll vergeben werden. Angebote sind bis zum 20. Februar dahier einzureichen, Bedingungen nebst Zeichnungen durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 2 ℳ. zu beziehen.

Zuschlagfrist 14 Tage.

Giessen, den 26. Januar 1897. (267)
Gr. Direktion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Grizehne soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 2,00 ℳ. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge“ versehen zu dem auf Dienstag, den 9. Februar 1897, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermine einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, im Januar 1897. (268)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung verschiedener, für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden, als:

1. Bessemer - Federflachstahl, Kesselnieten, Fassnieten, Blechnieten,
2. Gasrohr, rohe Schlüssel, eiserne Bettstellen, Zugleinenösen aus Temperguss,
3. Hobel, Hobeleisen, Stemmeisen,
4. Waschgestelle, emaillirte Waschbecken und Wasserkrüge, Expeditionslampen,
5. Güterdecken, Leinwand, Scheuertuch,
6. Putzwolle, Oelkissen, Dochte,
7. Kokosmatten, Rosshaare, Waldgras, Schwämme, Blattgold,
8. Posamenten, verschiedene,
9. Seilerwaaren,
10. Pinsel, verschiedene Sorten,
11. Bürstenbinderwaaren, verschiedene, einschliesslich Piassavabesen,
12. Filz und Pappe,
13. Gummiringe,
14. Schiebeböcke, hölzerne Kohlenkästen, Feilenhefte, hölzerne Dichtungsringe für Achsbüchsen,
15. hölzerne Rechen, eschene Hammerstiele, Schaufelstiele usw.,
16. Schmiegen, Thermometer,
17. Abschleifsteine für Lackirer, Streichschaalen, Sand- und Schmirgelpapier, Schmirgelleinwand.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen sind unter genauer Angabe der betreffenden Materialien gegen Einsendung (eventuell in Briefmarken) von 25 ₰ für jede Bedarfsnachweisung nebst besonderen Lieferungsbedingungen und 25 ₰ für 1 Exemplar der zugehörigen allgemeinen Bedingungen (ausschliesslich Rückporto) von der Magazin-Hauptverwaltung der Königlich Sächs. Staatseisenbahnen hier zu erlangen. Bei Einsendung des Betrags mittelst Postanweisung sind 5 ₰ Bestellgeld beizufügen. Die Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 20. Februar dieses Jahres an die genannte Magazin-Hauptverwaltung postfrei einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bewerber im Sitzungszimmer des Personenbahnhofs in Chemnitz am 22. Februar dieses Jahres, Nachmittags 3 Uhr.

Jeder Bewerber bleibt bis mit 5. April 1897 an sein Angebot gebunden.

Chemnitz, den 30. Januar 1897. (269)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von:

A. ca. 70 Gummischläuchen und 20 Gummiklappen,
B. ca. 1 500 qm Glas und 150 Stück Glasglocken,
C. ca. 1 200 kg Leder und Treibriemen für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Kattowitz für das Rechnungsjahr 1897/98.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, und zwar für:

A. den 22. Februar 1897, Vormittag 10 Uhr,

B. den 24. Februar 1897, Vormittag 10 Uhr,
C. den 25. Februar 1897, Vormittag 10 Uhr,
versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer 4 des Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ portopflichtig bezogen werden; Briefmarken werden nicht angenommen. Muster über das zu liefernde rothe und grüne Glas liegen in den Werkstattsmagazinen Oppeln, Kattowitz, Gleiwitz und Ratibor zur Ansicht aus. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 63 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 22. bezw. 24. und 25. März 1897.

Kattowitz, den 31. Januar 1897. (270)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

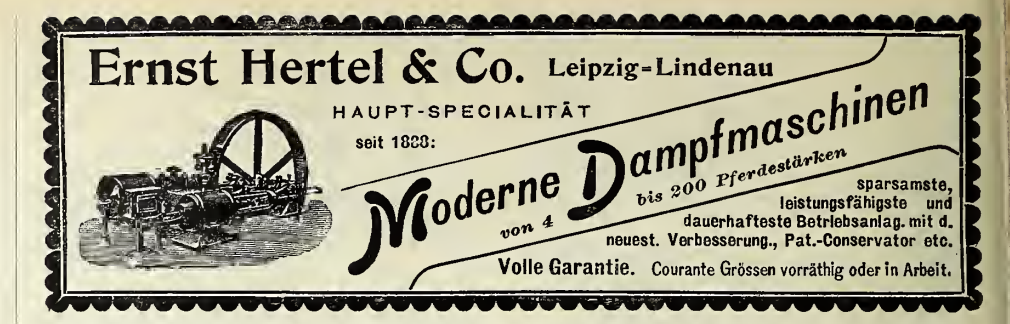
Zum Verkaufe der im Bereiche der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten für Eisenbahnzwecke unbrauchbaren alten Schienen usw. wird auf den 24. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr, im Geschäftszimmer Nr. 105 der unterzeichneten Direktion Termin anberaumt.

Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau Zimmer Nr. 4 zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar portopflichtig bezogen werden.

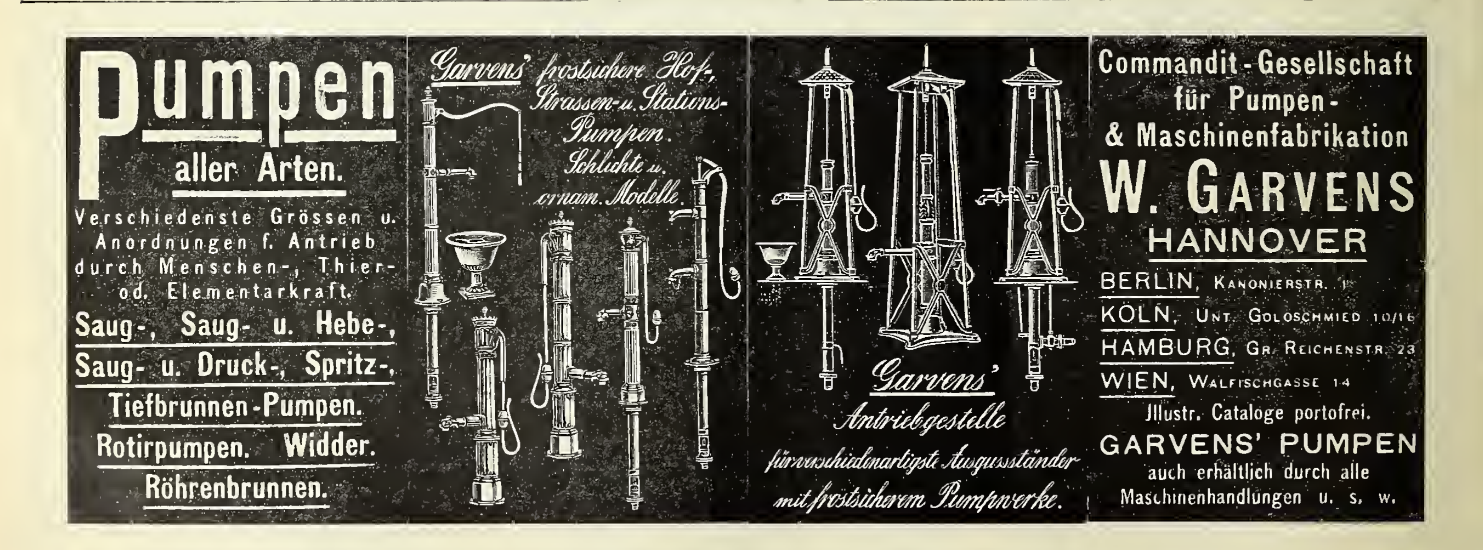
Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Kattowitz, den 27. Januar 1897. (271)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.





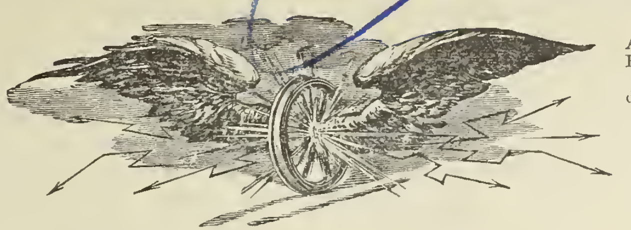


Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 91 —

Nr. 11. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. Februar 1897.

Inhalt:

Theodor Krancke †.

Am 28. Januar d. J. verschied sanft nach längerem Leiden im 77. Lebensjahre Geh. Baurath Krancke, langjähriger Dirigent der technischen Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin. Mit der tiefbetrübten Familie trauern zahlreiche Freunde, Verehrer und Berufsgenossen über den Verlust des vortrefflichen Mannes, welcher in seinem langen Leben wie selten Einer verstanden hat, sich die ungetheilte Liebe und Hochachtung Aller zu erwerben, welche je mit ihm in Berührung gekommen sind.

Aus dem reich gesegneten Lebenslauf des Verstorbenen theilen wir folgendes mit:

Theodor Krancke wurde als ältester Sohn des über Hannovers Grenzen weit bekannten Pädagogen und Rechenmeisters, Friedrich Krancke, am 18. Februar 1820 in Hannover geboren. Er erhielt seine Ausbildung auf dem Lyceum daselbst und absolvirte nach vorhergehendem Feldmesserstudium die polytechnische Schule zu Hannover.

Im Jahre 1844 zum Hannoverschen Bauführer ernannt, war er als solcher beim Bau der Hamelner Kettenbrücke thätig, worauf ihn die Stadt Mannheim zum Bau der dortigen Kettenbrücke berief. Dieses waren die ersten Bauten dieser Gattung in Deutschland. Noch vor der feierlichen Einweihung der Mannheimer Brücke wurde Krancke von der Verwaltung der Hannoverschen Staatsbahnen abgerufen und mit dem Bau der Leine-Fluthbrücken von Herrenhausen betraut unter Ernennung zum Eisenbahnkondukteur 2. Klasse. Die Stadt Mannheim erwies sich dem Erbauer ihrer Kettenbrücke besonders dankbar, indem sie ein Schreiben herzlicher Anerkennung an ihn richtete und damit zugleich einen Ehrensold von 300 Golddukaten verband.

Vom Augenblick des Uebertrittes zur Eisenbahnverwaltung an, welche erst neu gebildet war, zum Bau der Südbahn der ersten Hannoverschen Staatsbahn, ist Krancke in diesem Fache sein Leben lang verblieben und kam sehr bald in leitende Stellungen, in denen er dem Ausbau und der Förderung des Eisenbahnwesens hervorragende Dienste geleistet hat, sodass er mit Recht zu den Begründern und Veteranen unseres jetzt so hoch entwickelten Eisenbahnwesens gezählt werden darf.

1854 zum Eisenbahn-Bauinspektor und Vorstand der Betriebsinspektion Göttingen beim Bau der Südbahn ernannt, wurde er 1856 Betriebsdirektor daselbst bis 1864*), wo er in die Betriebsdirektorstelle nach Bremen versetzt wurde. 1867 trat er aus der inzwischen Preussisch gewordenen Verwaltung aus und als Betriebsdirektor zu der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft über, deren Direktionsmitglied er im folgenden Jahre wurde. 1878 wurde er zum Königlich Preussischen Bau-

*) Vom November 1862 ab unterstützte Krancke mit Genehmigung seiner Generaldirektion mehrere Jahre lang die Redaktion der Vereinszeitung als Hilfsredakteur, indem er die Durchsicht und Prüfung der die Eisenbahn-Betriebstechnik betreffenden, bei der Redaktion eingehenden Aufsätze übernahm und auch von ihm selbst verfasste betriebstechnische Artikel in der Vereinszeitung veröffentlichte.

rath ernannt und (bei der Verstaatlichung der früher Magdeburg-Leipziger, später Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft) als Regierungs- und Baurath bei der in Magdeburg errichteten Eisenbahndirektion angestellt. Am 1. April 1881 wurde er als Dirigent der dritten Abtheilung mit dem Titel Ober-Baurath zur Eisenbahndirektion Berlin berufen, woselbst er seit 1885 ständiger Vertreter des Präsidenten wurde. 10 Jahre wirkte er als solcher in allen, die Verkehrsumwandlungen Berlins betreffenden Fragen mit, bis die Neuorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung am 1. April 1895 ihm den wohlverdienten Ruhestand brachte. Als ein Beweis besonderer Anerkennung stellte man den zwar im Alter von 75 Jahren stehenden, aber immer noch thatkräftigen Mann vorerst zur Disposition.

An Ordensauszeichnungen erhielt er, neben dem Ernst Augustorden 1866, den rothen Adlerorden 4. Klasse 1883, denselben 3. Klasse mit der Schleife 1887 und den Kronenorden 2. Klasse 1894.

Von der Natur reich begabt, eine stattliche schöne Erscheinung, mit feinem Verständniss für Musik, einer hervorragend schönen Bassstimme und der Gabe fröhlicher Improvisation, dazu mit einem alle Zeit regen Humor ausgestattet, hat er sich ebenso im geselligen Leben eine grosse Anzahl von Freunden und Verehrern erworben, wie ihn alle diejenigen verehren und liebgewinnen mussten, die in amtlicher Thätigkeit mit ihm zusammenwirkten oder ihn in derselben kennen lernten. Seit den Jugendjahren seiner Mitgliedschaft im Künstlerverein in Hannover verband ihn eine innige Freundschaft mit Haase, dem noch in Hannover lebenden Architekten und hier brachte ihn seine musikalische Gabe in engeren Verkehr mit Lachner, Marschner, sowie mit Niemann und Wachtel, die damals ihre ersten Lorbeeren beim Königlichen Hoftheater ernteten.

So war denn auch bei seinem Hinscheiden die Theilnahme aller derer, die ihm im Leben nahe gestanden, oder die er im Leben durch seine reichen Gaben erfreut hatte, ausserordentlich gross. Am Sonntag, den 31. Januar d. J., wurde er zur letzten Ruhe gebettet. Unter den Kränzen der Dankbarkeit, die sein Grab überreich schmückten, legten auch mit besonderer Widmung der Berliner Architektenverein, der Verein für Eisenbahnkunde, die Eisenbahndirektion Berlin, sowie das technische Büreau derselben Kränze und Blumenspenden nieder und neben den fast vollzählig erschienenen hiesigen Vertretern des Eisenbahnfaches bemerkte man viele auswärtigen Leiter und Vertreter desselben, die von weither gekommen waren, um dem theueren Entschlafenen die letzte Ehre zu erweisen. Wir werden dem alten hochverehrten Freunde, welchem wir so manche Unterstützung in unserem Beruf verdanken, ein treues Andenken bewahren. Dr. K.

Die Berathungen und Beschlüsse des Internationalen Eisenbahnkongresses in London.

(Fortsetzung aus Nr. 10.)

Erste Sektion. Frage II: Mittel zur Verhütung der Fahrgeschwindigkeitsverminderung der Schnellzüge und der Stösse bei der Fahrt über besondere Geleisstellen, wie scharfe Bögen, lange schiefe Ebenen, Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, Wegübergänge in Schienenhöhe, Geleiskreuzungen, Drehbrücken usw.

Ingenieur Sabouret, welcher mit der Berichterstattung betraut war, gelangt — wie er schon im Eingange zu seinem Referate betont — auf Grund der Mittheilungen der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen zu der beachtenswerthen Schlussfolgerung, dass die Geschwindigkeitsverminderung an besonderen Geleisstellen — praktisch gesprochen — niemals eine Konsequenz der geringeren Widerstandsfähigkeit dieser Stellen oder der Unzulänglichkeit der Signale ist, und dass die Methoden, zu denen man Zuflucht nimmt, um die Geschwindigkeitsverminderung zu vermeiden, weder sehr neu, noch sehr interessant sind; Erwägungen kommerzieller und allgemeiner Natur spielen eine weit wichtigere Rolle, als Erwägungen technischen Charakters.

Es ist dem Berichterstatter kein Fall bekannt geworden, dass man in aussergewöhnlich scharfen Bögen oder auf aussergewöhnlich steilen Rampen, die von Schnellzügen befahren werden, den Oberbau nur zu dem Zweck der Aufrechthaltung der vollen Fahrgeschwindigkeit verstärkt hat. Auf einigen Bahnen Englands werden allerdings in Bögen mit sehr kleinen Halbmessern „Zwangschienen“ (contre rail) angewendet und die Great Eastern Eisenbahn verbindet die beiden Geleise durch Querschwellen; aber diese Methoden sind ganz vereinzelt geblieben und können für die Allgemeinheit ausser Acht gelassen werden. In Bezug auf Weichen, Kreuzungen und Durchschneidungen weist Sabouret darauf hin, dass hinsichtlich ruhiger und stossfreier Befahrung derselben die Englischen Eisenbahnen unstreitig den ersten Rang einnehmen. Sie verdanken diese hervorragende Stellung einerseits der Konstruktion der kurrenten Geleise selbst, andererseits der besonderen Anordnung und Fabrikation der Apparate. Die unsymmetrische, schwere Doppelkopfschiene erleichtert durch ihre Form und ihren grossen Widerstand bedeutend die Herstellung der Zungenschienen, der Herze, der Kreuzungsstellen; der kräftige Stuhl sichert den einzelnen Theilen eine gute gegenseitige Befestigung und die gross dimensionirten Schwellen bilden eine sehr ruhige Unterlage. Hierzu tritt die Vollkommenheit der Form der Apparate; sie ist eine Folge der ganz speziellen Organisation bei den Englischen Bahnverwaltungen; jedes grosse Bahnnetz besitzt sein besonderes Konstruktionsbüreau und seine besonderen Werkstätten für das Studium, die Herstellung und Montirung dieser Anlagen. Aber noch eines weiteren Umstandes gedenkt Sabouret: die Englischen Ingenieure haben sich „mehr als alle anderen Ingenieure von der Tyrannei der unveränderlichen Type frei gemacht.“

Haben wir auf dem Festlande — so frägt der Berichterstatter — ein Interesse, dieses Beispiel zu befolgen? Er verneint die Frage. Im allgemeinen mangelt es in unseren Bahnhöfen nicht an Raum, so dass die einmal aufgestellten Konstruktionsprinzipien viel leichter allgemeine Anwendung finden können; wir haben es daher auch nicht nothwendig, die Form unserer Weichen und Kreuzungen ins unendliche zu variiren. Auch betrachtet es die Mehrzahl der kontinentalen Bahnverwaltungen als einen Fortschritt, die Zahl der Typen mehr und mehr zu vermindern, anstatt sie zu vergrössern. Wenn der Bestand eines besonderen Dienstzweiges in England Gelegenheit zur Vervollkommnung der fraglichen Konstruktionen gegeben hat, so bildet er doch noch keine unerlässliche Voraussetzung für letztere. Man darf nicht übersehen, dass die Verminderung der Typenzahl gestattet, jeder einzelnen Type auch ohne die permanente Hilfe eines speziellen Personals eine weitgehende Vervollkommnung angedeihen zu lassen.

Sabouret konstatirt übrigens die einmüthige Anschauung aller Bahnverwaltungen, dass die von ihnen angewandten Konstruktionen ohne Verminderung der zulässig grössten Geschwindigkeiten befahren werden können. Eine Ausnahme wäre nur bezüglich der Wechsel zu machen, je nachdem die Schnellzüge über sie gegen die Spitze oder nach der Spitze laufen; im ersteren Falle bedient man sich stets, um die volle Fahrgeschwindigkeit aufrecht zu halten, besonderer Verriegelungsapparate, deren eine grosse Anzahl zweckmässiger Typen existirt.

Drehbrücken und Wegübergänge bieten dem Berichterstatter wenig anregendes; um so ausführlicher werden die zu durchfahrenden Bahnhöfe behandelt. Bahnhöfe auf doppelge-

leisigen Linien durchlaufen die Schnellzüge ohne Verminderung ihrer Fahrgeschwindigkeit, wobei lediglich die Forderung erfüllt sein muss, dass alle Weichen, welche die Schnellzüge passiren, nach der Spitze befahren werden müssen. Ausserordentlich wichtig ist die Frage der Durchfahrung der Bahnhöfe auf eingeleisigen Bahnen; Sabouret erwähnt mehrere Beispiele, welche beweisen, dass ein Schnellzug auf solchen Linien in der Mehrzahl der Fälle überhaupt unmöglich wäre, wenn nicht bei der Fahrt durch die Stationen jeglicher Zeitverlust nach Thunlichkeit vermieden würde; so durchfährt der Schnellzug von Toulouse nach Paris auf einer eingeleisigen Strecke von 328 km 25 Stationen, jener von Paris nach Laqueuille auf einer eingeleisigen Strecke von 192 km 17 Stationen ohne Aufenthalt. Man hat bei der vorliegenden Frage, sofern man sie zunächst ganz allgemein betrachtet, zwei besondere Fälle zu unterscheiden, je nachdem in der betreffenden Station eine Zugkreuzung stattfindet oder nicht. Bei Zugkreuzungen haben nach den Bestimmungen der meisten Bahnverwaltungen unbedingt beide Züge Aufenthalt zu nehmen; auf einigen Schweizer Bahnen, so auch auf der Gotthardbahn, können die Schnellzüge die Kreuzungsstation mit sehr verminderter Geschwindigkeit durchfahren, wenn der Gegenzug bereits in der Station steht; auf der Französischen Nordbahn müssen kreuzende Gegenzüge unbedingt in der Kreuzungsstation anhalten, während Schnellzüge langsam fahrende Züge ohne Aufenthalt und ohne Verminderung der Geschwindigkeit überholen können.

Finden weder Kreuzungen noch Ueberholungen statt und soll jede Reduktion der Fahrgeschwindigkeit vermieden werden, so erscheint als erste nothwendige Bedingung, auch in der Station das Prinzip der eingeleisigen Bahn aufrecht zu halten, d. h. ein Durchgangsgeleis, das von den Zügen beider Richtungen benutzt wird, und ein Ausweichgeleis für Kreuzungen usw. anzulegen. Eine zweite wichtige und ganz allgemeine Bedingung ist die Verriegelung aller gegen die Spitze zu befahrender Weichen. Im übrigen bestehen bei den Bahnverwaltungen noch sehr verschiedenartige Anordnungen in Bezug auf die Handhabung der Weichen, ihre Verbindung mit den Signalen usw.

Was speziell nun die Verhältnisse in Bahnhöfen zweiter und erster Grösse anbelangt, so sind die Maassnahmen, die eine Durchfahrung derselben mit voller Geschwindigkeit ermöglichen sollen, von einer Mannigfaltigkeit, welche jedes Versuches, allgemeine Regeln aufzustellen, absolut spottet. Jeder Bahnhof hat seine eigene Physiognomie: das Studium seiner Bedienung erfordert eine grosse Erfahrung, eine tiefe Kenntniss der Vorschriften und der Betriebsusancen, eine gesunde Beurtheilung der lokalen Verhältnisse. Der Ingenieur, welcher diese Eigenschaften nicht vereinigt, wird seine Aufgabe nicht glücklich lösen, während derjenige, welcher sie besitzt, überhaupt nur allgemeine Grundsätze aufzustellen hat.

Endlich bespricht Sabouret noch die Abzweigung von Industrie- oder Schleppbahnen, ohne hierbei jedoch irgend welcher besonderer Eigenthümlichkeiten, die weitere Kreise interessiren würden, Erwähnung zu thun. Die Schlussbetrachtungen, welche dem Kongresse zur Berathung und Annahme vorgelegt wurden, bilden nur ein sehr gedrängtes Resumee des Berichts und es erscheint sonach auch nicht erforderlich, ja es würde nur eine Wiederholung des oben Gesagten, also ganz überflüssig sein, sie hier zu reproduziren. Dieselben fanden sowohl bei den Berathungen in der Sektion, als auch bei der Vollsitzung des Kongresses ungetheilten Beifall und nach geringer unwesentlicher Modifikation auch einmüthige Annahme.

Im engen Zusammenhange mit der vorliegend erörterten Frage stand die dritte Frage der ersten Sektion, betreffend die besten Konstruktionsbedingnisse für Abzweigungen bei Schnellzuggeleisen zum Zwecke der Vermeidung von Fahrgeschwindigkeitsverzögerungen.

Der Bau- und Bahnerhaltungschef des Italienischen Mittelmeernetzes, Ingenieur A. Zanotta, fungirte als Berichterstatter. Es stand ihm ein ziemlich umfangreiches Material zu Gebote, das er auch sehr eingehend erörtert. Der interessante Bericht gipfelt in folgenden Hauptsätzen: Die Fahrt über den in gerader Linie geführten Arm einer Abzweigung findet fast durchaus mit unverminderter Geschwindigkeit statt, sofern die Weichen nicht gegen die Spitze befahren werden; ist aber das Gegentheil der Fall, so wird in der Regel die Fahrgeschwindigkeit reduzirt. Eine Reduktion der letzteren hat aber fast immer bei der Fahrt durch einen Abzweigungsbogen einzutreten. Mehr noch als die Weiche, finden zumeist die Schwierigkeiten der Linienführung die Anwendung der vollen Fahrgeschwindigkeit auf allen Armen einer Abzweigung. Um die Trasse thunlich korrekt zu gestalten, empfiehlt sich die Anwendung eines möglichst spitzen Kreuzungswinkels; bei Weichen geht man mit letzterem bis auf 4° 32′, ja auf einigen Nordamerikanischen Bahnen bis auf 3° 49′, bei Durchschneidungen bis auf 7° 7′ 30″ herab. Mit diesen Winkeln erhält man bei der gebräuchlichen Entfernung der Geleise für den aus gerader Linie abzweigenden gekrümmten Geleisarm einen Radius von etwa 450 m; dieser Halbmesser unterliegt freilich einer fühlbaren Verminderung, wenn die Weichen- und Kreuzungstheile nicht gekrümmt, sondern gerade hergestellt werden; es erscheint daher in einem solchen Falle geboten, an den Abzweigungen die Geleiseentfernung zu vergrössern und so die in Frage kommenden Bögen sanfter zu gestalten. Die aus gewöhnlichen Schienen konstruirten Kreuzungen verhalten sich hinsichtlich der Sanftheit der Fahrt ebenso gut, wenn nicht günstiger, als die aus einem einzigen Stücke hergestellten Stahlkreuzungen; wenigstens resultirt diese Behauptung aus den Erfahrungen auf Englischen Bahnen, wo man fast ausnahmslos Kreuzungen aus Schienen anwendet. Um die vollständige oder theilweise Unterdrückung der Ueberhöhung im Bogen des abzweigenden Geleises thunlich auszugleichen, hat man auf einigen Bahnen, z. B. auf den Dänischen Staatsbahnen, zur Verstärkung der Befestigung der äusseren Schiene Zuflucht genommen, indem man die Nagelung kräftiger ausführt und besondere Stützen für die äussere Schiene anbringt, während andere Bahnen, namentlich die Englischen, längs der Innenschiene in der ganzen Ausdehnung des Bogens Zwangschienen (Leitschienen) anbringen. Diese Schwierigkeiten entfallen, wenn die Durchschneidungen in gerader Linie ausgeführt oder überhaupt ganz vermieden bezw. durch Ueber- oder Unterführungen ersetzt werden. Eine sehr sorgfältige Herstellung der Abzweigungen, gutes Bettungsmaterial und genaue Unterstopfung der Schwellen werden schliesslich als besonders wichtig für die sichere Befahrung solcher Bahnstellen mit ungeminderter Geschwindigkeit bezeichnet.

In der Sektion sowohl, als auch in der Vollsitzung fanden Zanotta's Bericht und Schlussfolgerungen ungetheilte Zustimmung. Ueber Vorschlag des Russischen Ingenieurs Gordiéenko wurde die Frage der Konstruktion der Weichenanlagen auf die Tagesordnung der sechsten Session des Kongresses gesetzt.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Vom 1. d. Mts. ab findet von und nach Station Dallgow die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art statt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 341 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Uebergang der Hessischen Ludwigsbahn in den Besitz des Preussischen und Hessischen Staates (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 394 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 61 der am 15./16. Januar d. J. in Bremen abgehaltenen Ausschussitzung (abgesandt am 1. d. Mts.). Die nächste Sitzung soll am 7. Oktober d. J. in Lindau am Bodensee stattfinden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Lage der Eisenbahnbediensteten bei den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Im Laufe der letzten Verhandlung über den Staatsvoranschlag erklärte der Eisenbahnminister FML. R. von Guttenberg, dass er es als seine Pflicht erachte, auch für die Existenzverbesserung der Eisenbahnbediensteten Sorge zu tragen. „In dem Momente, wo das vom Reichsrathe genehmigte Gesetz über die Erhöhung der Beamtengehalte in Rechtskraft tritt, in dem Momente, sagte der Eisenbahnminister, lässt es sich gar nicht zurückhalten, dass auch für die Eisenbahnbeamten ein gleicher Schritt gethan wird."

Uebrigens ist die Aufmerksamkeit des Eisenbahnministers seit jeher darauf gerichtet, durch entsprechende Maassnahmen für eine gerechte und humane Behandlung der Beamten und aller Bediensteten zu sorgen. In dieser Richtung soll darauf hingewiesen werden, dass der Minister eine neue Qualifikationsbeschreibung für das Personal angeordnet hat, welche bisher eigentlich gar nicht recht bestanden hat. Diese Qualifikationsbeschreibung gründet sich nicht auf die Beurtheilung eines einzelnen, sondern auf die Beurtheilung seitens einer ganzen Kommission.

Auch die Normen für das Disziplinar-Strafverfahren sind in der Umarbeitung begriffen mit der neuen Dienstordnung, und zwar derart, dass sie in humaner Weise den modernen Rechtsanschauungen möglichst Rechnung trägt. Der Minister trachtet überhaupt, das Standesansehen und das Standesbewusstsein der Beamten nach jeder Richtung hin möglichst zu heben und hat erst vor kurzem wieder eine Verfügung getroffen, wodurch ein langgehegter Wunsch der Oberbeamten, der Oberingenieure, Offiziale, Sekretäre usw., ihnen in der Distinktion ein besser sichtbares Zeichen zu geben, erfüllt wurde. Die Erfüllung dieser Wünsche war früher aus bestimmten Gründen nicht möglich gewesen. Ein weiterer Wunsch des Ministers ist es ferner, eine gerechte Beförderung bei den Beamten der Staatsbahnverwaltung durchzuführen. Es ist das ziemlich schwierig, weil die Beamten der Privatbahnen, welche vom Staate übernommen wurden, ganz verschiedenartig behandelt worden sind. Bei einer Bahn hatten sie bei geringerer Dienstzeit einen höheren Gehalt, bei der anderen lange Dienstzeit und niedere Gehalte. Wenn auch in erster Linie die Kapazität, die Tauglichkeit und die Eigenschaften der Beamten für die Beförderung maassgebend sein müssen, so muss man doch, wie der Minister in seiner jüngsten Rede bemerkte, auch auf der anderen Seite langgedienten Beamten die Möglichkeit bieten, in eine solche Gehaltsstufe vorzurücken, dass sie in ihren alten Tagen nicht mit Nahrungssorgen zu kämpfen haben. Selbstverständlich wendet sich die Aufmerksamkeit des Ministers auch den Unterbeamten und den Dienern zu. Von den Unterbeamten sind vorerst die Lokomotivführer hervorzuheben. Bei der Uebernahme der Lokomotivführer der fremden Bahnen mussten, da bei manchen Bahnen die Lokomotivführer in höheren, bei anderen in niedereren Gehalten standen, die Lokomotivführer mit höheren Gehalten immer vor jene mit niederen Gehalten eingeschoben werden, trotzdem die ersteren vielfach eine weitaus geringere Dienstzeit hinter sich hatten als die anderen. Diesen Uebelstand auszugleichen, ist wohl etwas schwierig, zumal es mit bedeutenden Kosten verbunden ist. Man kann vorläufig nur durch Förderung der Zurückgebliebenen eine Abhilfe treffen, so lange nicht die Mittel zu einer Regulirung, die ziemlich bedeutend sein werden, zur Verfügung gestellt werden können.

Endlich muss noch darauf hingewiesen werden, dass die so segensreiche Einführung der Personalstabilisirung in demselben Sinne und Geiste, wie dieselbe von dem Finanzminister von Bilinski begonnen wurde, fortgesetzt wird und in neuerer Zeit wieder eine neue Kategorie von Arbeitern, die sogen. Blockschlosser in den Stationen, in die Stabilisirung einbezogen wurden. Im Jahre 1896 bis 1. Januar 1897 sind 1 096 Arbeiter stabilisirt worden. Seit 1. Juli 1895, wo die Stabilisirung begonnen hat, sind bis heute 7 806 Arbeiter stabilisirt, d. h. zu Dienern der Staatsbahnen befördert worden.

Wiener Stadtbahn.

Es ist beabsichtigt, sämmtliche Innenräume der Gebäude der Wiener Stadtbahn mit Gasglühlicht zu beleuchten; dagegen ist die Beleuchtung der Geleise, Vorplätze, Perrons und Stiegen mit elektrischem Licht in Aussicht genommen und sind bezügliche Verhandlungen gegenwärtig im Gange. Bezüglich der Bedingungen, unter welchen die Einführung des elektrischen Betriebes in Erwägung gezogen werden könnte, werden Studien gepflogen, die sich aber dermalen noch in einem solchen Stadium befinden, dass eine Entscheidung in irgend einem Sinne bezüglich dieser Frage noch nicht getroffen werden kann.

Die Verloosungsfrage der Prag-Duxer Bahnprioritäten.

Der Prioritätenkurator Dr. Marek veröffentlicht folgende Erklärung: „Ich habe als aus einem anderen Anlasse bestellter Kurator der Prag-Duxer Bahnprioritäten mit Schreiben vom 13. Juni 1895 die Prag-Duxer Bahn ersucht, mir den auf die Prioritätsanlehen dritter, vierter und fünfter Emission bezughabenden Beschluss bekanntzugeben, und es wurde mir hierauf die Antwort ertheilt, dass der Verwaltungsrath gegen meine Ernennung zum Kurator den Rekurs ergriffen habe. Selbst nach Erledigung des Rekurses durch die Entscheidung des Obersten Gerichtshofes wurden mir die Beschlüsse des Verwaltungsrathes nicht mitgetheilt, was ich auch dem Handelsgerichte anzuzeigen gezwungen war. Insbesondere wurde mir nie ein Beschluss des Verwaltungsrathes der Prag-Duxer Eisenbahn mitgetheilt, dass dieselbe die Verloosung der 5 % Prioritäten blos aus der nach der Konvertirung verbleibenden Restzahl der Obligationen vornehmen und deshalb die Nummern der konvertirten Obligationen aus der Verloosungsurne herausheben werde. Bei dieser Sachlage ist die Behauptung, es müsse mir am 2. Januar 1896 aus dem Umstande, dass 82 Nummern aus der Urne gezogen wurden, bekannt gewesen sein, dass in derselben nur 9 782 Nummern vorhanden waren, eine durchaus ungerechtfertigte. Dieser Umstand war mir bisher unbekannt und wurde von Seite der Verwaltung der Prag-Duxer Eisenbahn in keiner Weise weder mir noch den Prioritätsobligationären zur Kenntniss gebracht."

Umlagenprozess der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit der Stadt Lemberg.

Die Stadt Lemberg hat in den Jahren 1895 und 1896 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Grund der ihr vermöge des bekannten Herbst'schen Steuertheilungs-Gesetzes in Lemberg vorgeschriebenen Steuertangente von etwa 150 000 fl. Oe. W. zu Gemeindezwecken eine 30 % und für Schulzwecke eine weitere 10 % Umlage auferlegt. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn protestirte hiergegen, weil der Stadt Lemberg nach ihrem Statut nur gestattet ist, mit Zustimmung des Landesausschusses eine Umlage von 30 % auf die direkten Steuern der Gemeindemitglieder aufzuerlegen, während für jeden das Ausmaass von 30 % übersteigenden Gemeindezuschlag nach dem Lemberger Statut die Genehmigung des Landtages vermittelst eines eigenen Landesgesetzes gefordert wird und die Erwerbung eines solchen seitens der Stadt Lemberg nicht stattgefunden hatte; die Untertheilung der Umlagen in solche für Gemeinde- und in solche für Schulzwecke entbehrt aber sachlicher Rechtfertigung, weil die Schule eben auch eine Gemeindesache ist und die Gemeinde für die Erfordernisse des Schulwesens, gleichwie für die übrigen Belange des Gemeindelebens vorsorgen muss. Der Verwaltungs-Gerichtshof hat diesen vom Rechtsanwalt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Herrn Dr. Rudolf Fenz, vertretenen Standpunkt gebilligt und in dem heute publizirten Erkenntniss entschieden, dass der vom Galizischen Landesausschuss bestätigte Beschluss der Stadt Lemberg auf Vorschreibung einer separaten 10 % Schulumlage zu Lasten der Einkommensteuertangente der Kaiser Ferdinands-Nordbahn als gesetzwidrig aufzuheben ist.

Vornahme von Versuchen mit Rauchverzehrungs-Apparaten.

Der Eisenbahnminister hat unterm 21. Januar d. J. nachstehenden Erlass an die Oesterreichischen Eisenbahnen gerichtet: „Rücksichten für das reisende Publikum sowohl als auch für die Bahnanrainer gebieten es, dass sich die Bahnverwaltungen bemühen, bei den Lokomotiven eine thunlichst rauchfreie Feuerung zu erzielen. Das K. K. Eisenbahnministerium fordert daher die geehrte Verwaltung auf, bezüglich der Rauchverzehrung bei den Lokomotiven eingehende Versuche zu machen und geeignete Rauchverzehrungs-Apparate zur Anwendung zu bringen."

Lokalbahn Belisce-Noskovci (Slavonische Drauthalbahn).

Die als Fortsetzung der Belisce-Viljevo-Kapelnaer Eisenbahn erbaute 21 km lange Strecke Viljevo-Kapelna-Noskovci ist am 2. Dezember 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die ganze 53 km lange Lokalbahn hat folgende Stationen, Halte- und Verladestellen: Belisce, Belisce-Draufer, Veliskovce-Gat, Crnkovce, Podgajce, Dolnji-Miholjac, Dolnji-Miholjac-Drauufer, Glozdje, Viljevo-Kapelna, Moslavina, Cadjavica und Noskovci.

Von diesen Stationen usw. ist Veliskovce-Gat bedingte Personenhaltestelle, Belisce-Drauufer und Dolnji-Miholjac-Drauufer dienen nur dem Güterverkehr und Glozdje ist bedingte Personenhaltestelle und Aufnahmestelle für Wagenladungsgüter.

Generalversammlung der Wiener Lokalbahngesellschaft.

Diese Gesellschaft hatte für den 30. Januar d. J. eine Generalversammlung einberufen, welche über die Offerte der Nürnberger Firma Schuckert beschliessen sollte. Es handelt sich, wie schon gemeldet wurde, um die Herstellung einer direkten Bahnverbindung mit elektrischem Betriebe für den Personenverkehr zwischen Wien und Baden. Die Versammlung nahm einen merkwürdigen Verlauf.

Der Präsident Freiherr von Pirquet machte zu Beginn der Versammlung die Mittheilung, es handele sich heute um wichtige Transaktionen, und der Verwaltungsrath sei bemüht, für die Zukunft der Gesellschaft vorzusorgen. Er sei der Meinung gewesen, heute mit konkreten Anträgen vor die Versammlung treten zu können. In der letzten Minute sei aber von einer zweiten Firma, der Eisenbahn-Verkehrsgesellschaft, eine neue Offerte auf Ausbau und Betriebsübernahme der gesellschaftlichen Linien eingelaufen, über welche berathen werden müsse. Aktionär Dr. Berger: Das steht nicht auf der Tagesordnung. Ich halte einen solchen Vorgang für illegal und erhebe Protest. Präsident: Ich wollte nur im Interesse der Aktionäre mittheilen, dass uns eine ähnliche Offerte wie die von der Firma Schuckert in letzter Stunde zugekommen ist und dass der Verwaltungsrath soeben den Beschluss gefasst hat, seine auf der Tagesordnung stehenden Anträge zurückzuziehen und den Antrag auf Vertagung der Versammlung zu stellen, um die neue Offerte in Erwägung ziehen zu können. Verwaltungsrathsmitglied Mayer protestirt gegen diesen Beschluss des Verwaltungsraths. Landesfürstlicher Kommissär R. von Hankenberg erklärt, dass der Verwaltungsrath mit Majorität die Zurückziehung seiner Anträge beschlossen habe. Verwaltungsrathsmitglied Dr. Billitzer verliest hierauf die bereits bekannte Offerte der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals „Schuckert & Co. in Nürnberg sowie die neu eingelaufene Offerte der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt, welche sich von der ersteren nur dadurch unterscheidet, dass sie den Ausbau von sieben verschiedenen elektrischen Linien anbietet. Die Offerte schliesst mit dem Bemerken, dass die Verkehrsanstalt mit diesem Anerbieten bis 30. Januar d. J. Mitternachts im Worte bleibe. Diese Mittheilungen rufen lebhafte Bewegung in der Versammlung hervor. Verwaltungsrathsmitglied Rosenthal ruft: So etwas muthet man uns zu! Dr. Berger: Die Verwaltung hat bereits der Firma Schuckert seit 1. Januar d. J. den Betrieb übergeben und eine Zahlung von 200 000 fl. angenommen; nun sollen wir noch über eine zweite, keineswegs bessere Offerte berathen. Präsident: Wir haben den Vertrag mit Schuckert nur mit dem Vorbehalte einer Genehmigung durch die Generalversammlung abgeschlossen. Direktor Buchholz: Die Offerte Schuckert's ist von mir selbst geschrieben. Wie kommt denn eine andere Gesellschaft dazu, unsere Bedingungen so genau zu kennen? Verwaltungsrathsmitglied Mayer: Das ist sehr auffallend, und ich werde im Innern des Verwaltungsraths Recherchen darüber pflegen. — Nach einer längeren lebhaften Debatte wird schliesslich der Antrag des Verwaltungsraths auf Vertagung der ausserordentlichen Generalversammlung angenommen.

Aus Württemberg.

Dampfwagen System Serpollet.

Mit diesem in dieser Zeitung schon mehrmals (Jahrg. 1895 Nr. 91 S. 814) besprochenen und beschriebenen Motorwagen hat die Württembergische Eisenbahnverwaltung in den letzten Tagen unter Leitung des Erfinders Ingenieur Serpollet aus Paris Probefahrten ausgeführt, welche ein durchaus befriedigendes Ergebniss geliefert haben. Der Wagen, welcher etwa 40 Personen fasst und welchem mehrere Personenwagen angehängt werden können, wird demnächst praktische Verwendung im Lokalverkehr der Württembergischen Staatsbahn finden.

Eisenbahn-Baugesetz.

Dem ständigen Ausschuss ist der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau, sowie für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstalten-Verwaltung in der Finanzperiode 1897/99 zugegangen. Nach derselben sollen bestimmt werden:

1. für die Güterbahn von Untertürkheim nach Kornwestheim dritte und letzte Rate . . . . 1 550 000 ℳ.
2. für die Eisenbahn von Friedrichshafen bis zur Landesgrenze gegen Lindau, zweite Rate . . . 1 600 000 „
3. für die Herstellung eines zweiten Geleises der Bahnstrecke Bietigheim-Jagstfeld mit Erweiterung der Zwischenstationen und gleichzeitiger Ausführung eines Rangirbahnhofs bei Heilbronn als fünfte Rate . . . . 900 000 „
4. für die Herstellung eines zweiten Geleises
   a) auf der Bahnstrecke Waiblingen-Schorndorf, erste Rate . . . . 500 000 ℳ.
   b) auf der Bahnstrecke Plochingen-Tübingen, erste Rate . . . . 700 000 „
5. für sonstige Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Bahnen und zwar:
   - für die Vergrösserung der Wagenwerkstätte Cannstatt, fünfte und letzte Rate . . . . 325 000 „
   - für den Bau einer neuen Lokomotivwerkstätte in Esslingen mit Zufahrtsgeleis und 10 Beamten- und Arbeiterwohngebäuden, unter Wegfall der projektirten kleineren Betriebswerkstätte in Bietigheim, zweite Rate . . . . 1 600 000 „
   - für die Verstärkung des Oberbaues der Hauptbahnstrecke Mühlacker-Ulm, zweite Rate . . . . 1 430 000 „
   - für die theilweise Verlegung der Bahn zwischen den Stationen Plochingen und Reichenbach . . . . 120 000 „
   - für die Erweiterung des Bahnhofs Zuffenhausen, erste Rate . . . . 100 000 „
   - für die Erweiterung der Geleise auf dem Bahnhof Esslingen . . . . 240 000 „
   - für die Erweiterung des Bahnhofs Hall . . . 250 000 „
   - für die Erweiterung der Station Lorch . . . 130 000 „
   - für die Erbauung von Kanzleigebäuden in Stuttgart, erste Rate . . . . 300 000 „
   - für die Erbauung einer Betriebswerkstätte in Mühlacker und zweier Wohngebäude daselbst . . . . 140 000 „
   - für die Erbauung von Dienstwohngebäuden in
     - Göppingen . . . . 93 000 „
     - Geislingen . . . . 75 000 „
     - Ulm, erste Rate . . . . 100 000 „
     - Rottweil, erste Rate . . . . 100 000 „
6. für die Erbauung von weiteren Familienwohnungen für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart als vierte Rate . . . . . 800 000 „
7. für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatseisenbahnen . . . . 2 850 000 „

Eisenbahnetat für die Finanzperiode 1. April 1897/99.

Diesem Etatsentwurf, welcher dem ständischen Ausschuss am 15. Januar d. J. zuging, ist folgendes zu entnehmen:

Der Reinertrag der Eisenbahnen ist angenommen
für 1897/98 zu . . . . . . 15 165 000 ℳ.
„ 1898/99 „ . . . . . . 15 216 000 „
und beträgt gegen 1896/97
für 1897/98 mehr . . . . 854 160 ℳ.
„ 1898/99 „ . . . . 905 160 „

Die Länge der im Betriebe befindlichen Bahnen beträgt am 1. April 1897
für den Personenverkehr . 1 750,26 km
„ „ Güterverkehr . . . 1 751,46 „

Die gesammten Bruttoeinnahmen sind
für 1897/98 zu . . . . . . 45 430 000 ℳ.
„ 1898/99 „ . . . . . 45 780 000 „
veranschlagt, mithin höher gegen 1896/97
im ersten Jahre um . . . 5 224 830 ℳ.
„ zweiten „ „ . . . 5 574 830 „

Bei dem Personen- und Gepäckverkehr ist unter Zugrundlegung einer kilometrischen Einnahme für 1897/98 von 8 656 ℳ und für 1898/99 von 8 742 ℳ. eine Mehreinnahme
für 1897/98 von . . . . . 1 100 000 ℳ.
„ 1898/99 „ . . . . . 1 250 000 „
bei dem Güterverkehr dagegen bei einer muthmaasslichen kilometrischen Einnahme für 1897/98 von 15 113 ℳ. und für 1898/99 von 15 262 ℳ. eine Mehreinnahme
im ersten Jahre von . . . 3 194 000 ℳ.
„ zweiten „ „ . . . 3 454 000 „
berechnet.

Bei Berechnung dieser Beträge ist davon ausgegangen, dass sich nach der Verkehrsentwickelung der letzten Jahre der Ertrag im Jahre 1897/98 gegen den für 1896/97 muthmaasslich zu erwartenden Ertrag beim Personenverkehr um 2 % und beim Güterverkehr um 1,8 % steigern, und dass für 1898/99 eine weitere Steigerung von je 1 % eintreten werde.

Im Jahre 1895/96 betrug die wirkliche kilometrische Einnahme:
beim Personen- und Gepäckverkehr . . . 8 385 ℳ.
„ Güterverkehr . . . . 15 274 „
wobei jedoch die künftig wegfallenden Dienstfrachten für Betriebsdienstgüter mit eingerechnet sind.

Die Ausgaben betragen im ganzen:
für 1897/98 . . . . 30 265 000 ℳ
„ 1898/99 . . . . 30 564 000 „
mithin gegenüber dem Etat von 1896/97
für 1897/98 mehr . . . . . 4 370 670 ℳ
„ 1898/99 „ . . . . . 4 669 670 „
welcher Mehrbedarf zum weitaus überwiegenden Theil auf sachliche Ausgaben entfällt.

Bei den persönlichen Ausgaben ergibt sich ein Mehrbedarf von:
1 378 268 ℳ im ersten Jahre
und 1 615 648 „ „ zweiten „
Davon trifft auf Gehalte ein Mehr:
für 1897/98 von . . . . . . 272 366 ℳ
„ 1898/99 „ . . . . . . 327 567 „

Diese Mehrkosten entstehen hauptsächlich infolge Vermehrung der Zahl der Stellen der Expeditoren, Eisenbahnsekretäre, Eisenbahnassistenten, Unterbediensteten usw. mit Rücksicht auf die Verkehrssteigerung und um einen Theil des bisher gegen Taggeld ständig verwendeten Personals etatsmässige Anstellung zu verschaffen, theilweise auch wegen Einstellung höherer Gehaltsklassen für die Bahnhofverwalter I. Klasse, technischen Eisenbahnsekretäre, Kanzleiassistenten, Expedienten und Stationsdiener.

Auf die anderen persönlichen Ausgaben entfällt ein Mehrbedarf
für 1897/98 von . . . 1 105 902 ℳ
„ 1898/99 „ . . . 1 287 892 „
namentlich infolge eines Mehraufwands für Taggelder, für Tag- und Akkordlöhne, für Fahr- und Nachtgelder des Fahrpersonals und an Zuschuss für die Unterstützungskasse der Verkehrsanstaltendiener.

Bei den sachlichen Ausgaben werden
für 1897/98 . . . 2 990 482 ℳ und
„ 1898/99 . . . 3 054 482 „
mehr gefordert. Darunter ist eine Summe von
1 000 000 ℳ im ersten Jahr und
900 000 „ „ zweiten Jahr
für die Kosten erheblicher Ergänzungen begriffen, d. h. für Ergänzungs-, Erweiterungs- und Verbesserungsarbeiten im Voranschlag zwischen 20 000 ℳ und 50 000 ℳ, für welche seither in umfassender Weise Kredit- und Restmittel in Anspruch genommen werden mussten.

Im übrigen entsteht der Mehrbedarf namentlich wegen höheren Bedarfs für die Unterhaltung der Ausstattungsgegenstände und Beschaffung der Betriebsmaterialien, insbesondere Kohlen, sodann für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der Maschineneinrichtungen und für die Benutzung fremder Betriebsmittel.

Bei der Aufstellung des Etats ist diesmal ein neues Etatsschema zur Anwendung gekommen, über welches dem Etat eine besondere Denkschrift beigegeben ist. In dieser Denkschrift ist ausgeführt, dass das dermalige Etatsschema der Eisenbahnverwaltung unter Zugrundelegung des sogen. Normalbuchungsformulars, das auf Anregung und mit Genehmigung des Reichseisenbahnamts nach Verständigung zwischen den Deutschen Staats- und Privateisenbahnverwaltungen zustande gekommen war, mit dem Eisenbahnetat von 1881/83 eingeführt worden ist. Mit der Einführung des Normalbuchungsformulars wollte bezweckt werden, dass die statistischen Aufzeichnungen nach einheitlichen Grundsätzen aufgestellt werden und, soweit es sich um Einnahmen und Ausgaben handelt, den Rechnungsergebnissen entnommen werden können. Die Folge hiervon war, dass die Buchführung und Rechnungslegung sich nicht auf das Bedürfniss der Verwaltung und Kontrole beschränkte, sondern sich den zum Theil viel weiter gehenden Zwecken der Statistik anzupassen hatte. Dazu kam, dass hierbei die Materialverwaltungen, Werkstätten, Gasanstalten und elektrischen Beleuchtungsanlagen gegenüber dem Eisenbahnbetrieb als abgesonderte Unternehmungen zu behandeln waren, für welche besondere Vorschussrechnungen (Konti) geführt wurden, deren Ergebniss erst unmittelbar vor dem Rechnungsabschluss zur Ausgleichung kam, wodurch der Ueberblick über die Etatsverhältnisse im Laufe des Jahres erschwert wurde.

Von der Absicht geleitet, in dieser Beziehung eine Vereinfachung eintreten zu lassen und zugleich die Grundlage zu schaffen für eine wirksame Wirthschaftskontrole, hat bekanntlich die Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung mit dem 1. April 1895 ein neues Etatsschema eingeführt, das mit unwesentlichen Aenderungen vom 1. Januar 1896 an auch von der Königlich Bayerischen Eisenbahnverwaltung angenommen worden ist.

Da bei der Württembergischen Eisenbahnverwaltung die gleichen Gesichtspunkte wie in Preussen und Bayern für eine Aenderung sprechen, so ist der Etat für 1897/99, wie bereits bemerkt, auf Grund eines neuen Schemas aufgestellt worden, das in Uebereinstimmung mit den Vorgängen der Preussischen und Bayerischen Eisenbahnverwaltungen entworfen worden ist.

Das neue Etatsschema lehnt sich soweit als möglich an das bisherige Schema und an das Normalbuchungsformular an, entspricht aber mehr der Wirklichkeit sofern die Einnahmen und Ausgaben, welche aus dem Betrieb der Staatseisenbahnen sich ergeben oder mit demselben im Zusammenhang stehen, in der Betriebsrechnung vorgetragen und so verrechnet werden sollen, wie sie entstehen und nicht wie sie statistisch nachzuweisen sind. Zugleich sollen das Bruttoprinzip und der Grundsatz, dass sämmtliche Einnahmen und Ausgaben im Etat vorzusehen sind und damit der Kontrole der Aufsichtsbehörde und der Landstände unterstellt werden, zur Durchführung kommen. Es sollen deshalb sämmtliche Vorschussrechnungen (Konti) für Materialien, Werkstätten, Gasanstalten und elektrische Beleuchtungsanlagen aufgehoben werden. Die seither durch diese Konti gelaufenen Einnahmen und Ausgaben werden künftig sofort nach dem Anfall auf etatsmässige Titel gebucht.

Durch diese und noch eine Reihe anderer Aenderungen, deren Aufzählung im einzelnen hier zu weit führen würde, wird die Möglichkeit gegeben, die seither bei einzelnen Zweigen der Eisenbahnverwaltung eingeführte fortlaufende Kontrole der Einhaltung der Etatssätze auf sämmtliche Dienstzweige auszudehnen. In Aussicht genommen ist, bei denjenigen Dienststellen, welche zur Anweisung von Zahlungen ermächtigt sind, die Führung von Wirthschaftsbüchern anzuordnen, in welchen diese Dienststellen bei den einzelnen Etatstitel den Nachweis über die Verwendung der ihnen zur Verfügung gestellten Mittel (Verbrauchssätze) zu liefern haben und aus welchen nach Ablauf eines jeden Monats Wirthschaftsrapporte für die Direktivbehörde zu fertigen sind. Auf Grund dieser Wirthschaftsrapporte und der ebenfalls monatlich aufzustellenden Materialveränderungs-Nachweisungen wird es möglich sein die Ausgaben eines Monats in der zweiten Hälfte des nächstfolgenden Monats festzustellen und damit auf diesen Zeitpunkt, auf welchen die Ermittelung der Einnahmen schon seither möglich ist, jeweils ein Bild über das finanzielle Ergebniss der Eisenbahnverwaltung bis zum Schluss des vorausgegangenen Monats zu gewinnen.

Eisenbahn-Maschineninspektionen.

Die für die Leitung des Zugförderungsdienstes der Eisenbahnverwaltung bestehenden Bezirksstellen haben die Amtsbezeichnung „Eisenbahn - Maschineninspektion“ erhalten. Die Eisenbahn - Maschineninspektionen haben zur Zeit den Sitz in Heilbronn, Stuttgart, Tübingen und Ulm.

Vom Büchertisch.

Dritter Nachtrag zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. Durchgesehen im Reichseisenbahnamt. Berlin 1897. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn.

Dieses soeben erschienene Heft enthält die neue Fassung des § 53 der Verkehrsordnung, sowie die seit dem Erscheinen des zweiten Nachtrages vorgenommenen Aenderungen an der Anlage B (betr. bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände) und an den konexen internationalen Vorschriften, wie sie im zweiten Nachtrag dieser Ausgabe übersichtlich zusammengestellt sind. Vgl. hierüber die Besprechung in Nr. 23/1895 S. 204 und Ziff. II des Leitartikels der Nr. 100/1896 S. 906 d. Ztg.

Der dritte Nachtrag ist so eingerichtet, dass die neuen Bestimmungen an entsprechendem Orte eingeheftet oder eingeklebt werden können. Der Preis stellt sich für das geheftete Exemplar auf 20 ₰, bei Entnahme grösserer Partien erheblich billiger.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen von Dr. G. Eger. Bd. XIV, Heft 2.

Ausser den in Nr. 6 S. 52 d. Ztg. erwähnten Entscheidungen bringt dieses Heft auch 3 Abhandlungen: 1. von Dr. M. Reindl zu § 75 Abs. 1 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands (Haftung der Bahn bei eigenem Verschulden des Verfügungsberechtigten). 2. Dr. K. Hilse, Grundstücks-Enteignung zum Zweck von Strassenbahnanlagen. 3. Schluss der schon früher besprochenen Vergleichung des bestehenden Frachtrechts mit demjenigen des Handelsgesetzentwurfs von Oberlandesgerichtsrath Dr. Mittelstein. Die Litteraturübersicht bringt zahlreiche Besprechungen (v. Kaufmann, Eisenbahnpolitik Frankreichs, Cohn, das neue Deutsche bürgerliche Recht in Sprüchen, Eichhorn, das Preussische Stempelsteuergesetz, Friedrichs, Universales Obligationenrecht usw.) und eine ausführliche Zusammenstellung aller mit dem Eisenbahnrecht zusammenhängenden Erscheinungen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Ober-Regierungsrath Breitenbach, bisher in Altona, ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Präsidenten der am 1. d. Mts. in Mainz errichteten Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion betraut worden.

Versetzt sind die Regierungsräthe Gallo, bisher in Halle a/S., als Mitglied an die Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion in Mainz und Dr. Michaelis, bisher in Frankfurt a/M., als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Halle a/S.

Sächsische Staatseisenbahnen.

Die Bauinspektoren Katzer, Kunz, Lucas und May, die Betriebsinspektoren Hempel, Kreul und Weidner, die Maschineninspektoren Beer und Lindner erhielten Titel und Rang als Baurath.

Der Bauinspektor Liebschner ist in Wartegeld versetzt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Südwestdeutscher Verband. Im 7. Heft des Verbands-Gütertarifs ist die Kilometerzahl der Stationsverbindung Aach-Linz-St. Wendel von 591 auf 391 richtig gestellt worden.

Karlsruhe, den 29. Januar 1897. (272)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der Betrieb auf der vom 27. bis 31. Januar d. J. verweht gewesenen Strecke Freiberg-Halsbrücke ist wieder aufgenommen worden.

Dresden, den 2. Februar 1897. (273)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Auf der seit dem 25. Januar infolge Schneeverwehungen für den gesammten Verkehr gesperrten diesseitigen Bahnstrecke Rübeland-Tanne ist seit dem 3. Februar, Mittags 12 Uhr, die Verkehrsstockung wieder vollkommen beseitigt.

Blankenburg a/H., 4. Februar 1897. (274)
Die Direktion
der Halberstadt-Blankenburger
Eisenbahngesellschaft.

3 Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1897 ist zum 8. Heft des Verbands-Gütertarifs (Baden-Pfalz) der Nachtrag II ausgegeben worden. Dieser Nachtrag enthält ausser den bereits auf dem Verfügungswege durchgeführten und schon früher öffentlich bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen insbesondere einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchte, Raps- und Rübsaat, sowie von Mühlenerzeugnissen von sämmtlichen Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen nach den Badisch-Schweizerischen Uebergangsstationen zur Ausfuhr nach der Schweiz und Vorarlberg, wodurch der mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 in besonderer Ausgabe erschienene bezügliche Ausnahmetarif ergänzt und aufgehoben wird.

Ferner ist in diesem Nachtrag eine Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 12 für Düngemittel betreffs des Verkehrs mit den Stationen Heidingsfeld, Wertheim und Würzburg vorgesehen.

Karlsruhe, den 30. Januar 1897. (275)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. kommt als Ausnahmetarif Nr. 20 unseres Binnenverkehrs ein ermässigter Tarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat und Mühlenerzeugnissen in vollen Wagenladungen von diesseitigen Stationen nach Basel (Reichsbahn) transit (zur Ausfuhr nach der Schweiz) zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen unser Tarifbüreau und die Güter-Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 28. Januar 1897. (276)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Frachtermässigung für Torfstreu und Torfmull. Im Verkehr von sämmtlichen Torfstreu-Versandstationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen nach den Stationen der Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Posen und Pommern östlich der Oder wird mit Gültigkeit für die Zeit vom 10. Februar bis 1. September 1897 für Torfstreu und Torfmull in vollen Wagenladungen eine ausserordentliche Frachtermässigung von 25 % gegenüber dem allgemeinen Tarif (Spezialtarif III) gewährt.

Die ermässigte Fracht wird sogleich bei der Abfertigung der Sendungen berechnet, die Gewährung der Frachtermässigung aber an die Erklärung im Frachtbriefe gebunden, dass der Versandgegenstand „zu Streuzwecken bestimmt" ist.

Berlin, den 3. Februar 1897. (277)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Infolge Einführung des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Getreide usw. im Verkehr von Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn und der Main-Neckarbahn nach Basel transit zur Ausfuhr nach der Schweiz vom 1. Januar 1897 finden die in den Transittarifen vom 15. Juli 1894 zum 3. und 4. Heft des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vorgesehenen höheren Frachtsätze für Getreide im Verkehr nach Basel transit auf die Artikel „Weizen, Roggen (Korn), Gerste und Hafer" keine Anwendung mehr.

Strassburg, den 28. Januar 1897. (278)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theile III und IIIB. In den am 20. Januar alten/1. Februar neuen Stils 1897 herausgegebenen Nachträgen zum Deutsch-Russischen Gütertarif werden mit Gültigkeit vom 8./20. März 1897 aufgehoben: im dritten Nachtrage zum Theil IIIA auf Seite 21 die Frachtsätze der Differentiale 44 und 45 in der Tariftabelle XIV für die Station Brest der Warschau-Terespoler Eisenbahn, und im vierten Nachtrage zum Theil IIIB auf Seite 26 und 48 die Frachtsätze für Sämereien von Stationen der Fastow- und der Südwestbahnen in den Normalklassen II, IV und V und in den Differentialen 13, 42 und 45, sodass nur die Frachtsätze der Differentiale 4 (für die Beförderung von Kleesamen) bestehen bleiben. Ferner wird mit sofortiger Gültigkeit im dritten Nachtrage zum Theil IIIA auf Seite 4 der neue Frachtsatz der Differentiale 14 bei Mariupol von 1,90 R. auf 1,76 R. und auf Seite 5 der neue Frachtsatz derselben Differentiale bei Bachmut von 1,74 R. auf 1,65 R. ermässigt.

Bromberg, den 30. Januar 1897. (279)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. treten für die Beförderung von roher Baumwolle und Baumwollabfällen bei Aufgabe von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen im Verkehr von den Stationen Altona, Bremen, Bremerhaven/Geestemünde, Hamburg B, Harburg H, Harburg U. E., Stettin und Swinemünde sowie von den Oldenburgischen Hafenplätzen Brake, Elsfleth und Nordenham nach der Station Wilhelmsbrück der Breslau - Warschauer Eisenbahn zur Ausfuhr nach Russland ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft ertheilen.

Die z. Z. bestehenden Frachtsätze für rohe Baumwolle von den genannten Stationen nach Wilhelmsbrück werden am 31. März d. J. aufgehoben.

Breslau, den 1. Februar 1897. (280)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 1. März l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält neu einbezogene Stationen, Aufhebung von Frachtsätzen sowie Aenderungen von Stationsnamen. Abzüge des Nachtrages sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 25. Januar 1897. (281)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft Nr. 4 vom 1. Oktober 1895. Theil II Heft Nr. 6 vom 1. Dezember 1895. Die lediglich für Sendungen der Pressburg Dynamit - Aktiengesellschaft „Dynamit-Nobel" neu errichtete Abfertigungsstelle Pozsony-dynamitgyár (Pressburg Dynamitfabrik) der K. Ungarischen Staatsbahn wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1897 und mit den für Pozsony (Pressburg) bestimmten Frachtsätzen in die obenbezeichneten Tarife einbezogen.

München, im Januar 1897. (282)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer und Deutsch - Niederländischer Güterverkehr. In den Ausnahmetarif 9 bezw. R für Düngemittel usw. wird am 1. März d. J. der Artikel „Kalkmehl aus Muscheln" aufgenommen und die Position „Kartoffeln usw." in „Kartoffeln, auch Abfallwasser und Pressrückstände

der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet (Pülpe)" abgeändert.

Elberfeld, den 30. Januar 1897. (283)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Verkehr zwischen den Stationen der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn andererseits wird vom 10. Februar für den Artikel „feuchte Stärke" (auch feuchte Schlammstärke) ein neuer Ausnahmetarif eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Perleberg, den 1. Februar 1897. (284)

Die Direktion der Prignitzer Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Ostdeutsch-Ungarischen Verbandstarif, Theil II Heft 1** treten mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Für 100 kg bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen:

a) für Röhren aus Thon, roh und unglasirt,
von Münsterberg (D. B. Breslau) nach Zágráb (Agram) U. St. E. und Südb. . 244 ₰

b) für Steinzeugröhren ordinäre, braune und Thonröhren, glasirt und unverpackt
von Münsterberg (D. B. Breslau) nach Arad . . . 264 ₰
nach Budapest und Kőbánya (Steinbruch) nach den in den direkten Tarif einbezogenen Bahnhöfen ausgenommen Lagerhaus und Ostbhf. . . . . 229 „
nach Pozsony (Pressburg) 177 „
nach Pozsony fiók. p. u. . 180 „
nach Szeged und Szeged-Rokus . . . . 263 „
nach Temesvár-Gyárváros und Józsefváros . . . 275 „
nach Zágráb (Agram) U. St. E. und Südb. . 303 „

Breslau, den 3. Januar 1897. (285)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 20. Februar 1897 werden die Stationen Glashütte Rauscha und Freiwaldau der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau mit direkten Frachtsätzen für Ziegel des Ausnahmetarifs Nr. 50 in demselben Umfange wie Rauscha in den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verband Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1896 unter den für genannten Ausnahmetarif geltenden Bedingungen aufgenommen.

Die neuen Frachtsätze für Glashütte Rauscha sind dieselben wie für Rauscha, während für Freiwaldau die Rauschaer Sätze erhöht um 2 ₰ für 100 kg zur Anwendung gelangen.

Breslau, den 3. Februar 1897. (286)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 10. Februar dieses Jahres ab kommt für die Beförderung von Hammerschlacken, eisenhaltigen Konverter-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und Frischfeuer-Schlacken zum Hochofenbetriebe, sowie von Schwefelkiesabbränden bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg und Berechnung der Fracht für das Ladegewicht der verwendeten Wagen im Verkehre von Pegnitz nach Zwickau ein Ausnahmefrachtsatz von 0,43 ℳ für 100 kg zur Anwendung.

Dresden, den 31. Januar 1897. (287)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen. Hoffmann.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Eichenholzextrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im a) Kartirungswege, b) Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Belgrad nach Korneuburg (Schiff) . .	a) 180 Cts.
Von Korneuburg nach Laube	a) 184 „ b) 110 „

Die Frachtsätze für Laube verstehen sich exklusive ad a) 12 Cts., ad b) 6 Cts. Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 30. Januar 1897. (288)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Vom 1. Februar d. J. ab kommen die bisher für die Ueberführung des abgefertigten Gepäcks zwischen den Staatsbahnhöfen in Hamburg erhobenen Gebühren in Wegfall, sodass von diesem Tage ab nur noch für die Ueberführung des Gepäcks zwischen den Staatsbahnhöfen einerseits und dem Lübecker Bahnhof in Hamburg andererseits Gebühren erhoben werden.

Die hierdurch erforderlich werdenden Aenderungen in den bezüglichen Bestimmungen der Personentarife sind in Gemässheit der Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Altona, den 31. Januar 1897. (289)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens sämmtlicher Preussischer Staatseisenbahnen.

5. Generalversammlungen.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1896 auf 27 ℳ für jede Aktie festgesetzt. Dieselbe kann vom Dienstag, den 9. Februar 1897 ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn hier, Vormittags von 9 bis 12 Uhr und Nachmittags von 2 bis 4 Uhr gegen Abgabe der auf 30. Juni 1896 und 1. März 1897 verlautenden (nebeneinander befindlichen) Kupons, welche **ungetrennt** eingereicht werden wollen, erhoben werden.

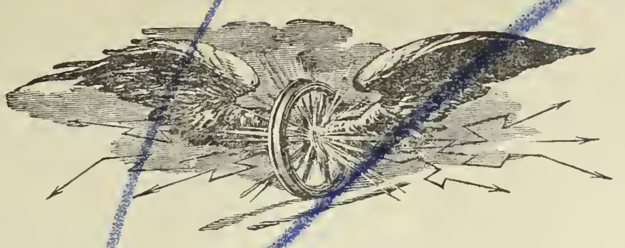
Nürnberg, den 4. Februar 1897. (290)

Das Direktorium. Ley.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 12. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 10. Februar 1897.

Inhalt:

Eisenbahnfrachtrechtliche Kontroversen und der Entwurf eines neuen Handels-Gesetzbuches.

Von Offizial **Dr. Reindl** in München.

In Nr. 97 d. Ztg. vom 9. Dezember 1896 hat Herr Ober-Rechnungsrath Dr. Zeller in Darmstadt eine dankenswerthe Erörterung über die künftige Gestaltung des Eisenbahn-Frachtrechtes auf Grund des Entwurfes eines neuen Handels-Gesetzbuches veröffentlicht. Die nachstehenden Zeilen sollen nun einige wichtigere Kontroversen auf dem Gebiete des derzeit geltenden Deutschen und des internationalen Eisenbahn-Frachtrechtes und die Stellung des Entwurfes eines neuen Handels-Gesetzbuches hierzu näher beleuchten.

1. Form des Frachtvertrages.

Es ist im Frachtgeschäfte üblich, dass der Frachtführer dem Absender eine Urkunde zum Beweise über den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrages in Gestalt eines Frachtbriefes ausstellt. Nach Art. 391 des H.-G.-B. kann der Absender die Ausstellung eines Frachtbriefes von dem Frachtführer verlangen; diese Bestimmung ist in § 400 des Entwurfes beibehalten. Für die Gültigkeit des Frachtvertrages ist aber der Frachtbrief nach dem derzeit geltenden und nach dem zukünftigen Deutschen Frachtrecht nicht Voraussetzung und ebenso wenig ist er das einzige Beweismittel für den erfolgten Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrages. Anders bezüglich des internationalen Eisenbahn-Frachtrechtes zufolge Art. 6 Abs. 1 u. Art. 8 Abs. 1 des Internationalen Uebereinkommens, wonach jede internationale Sendung von einem Frachtbriefe mit dem im Gesetze näher bezeichneten Inhalt begleitet sein muss und der Frachtvertrag abgeschlossen ist, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Nach internationalem Frachtrecht gibt es keinen Frachtvertrag ohne Frachtbrief; der letztere ist hier nicht Beweis-, sondern Vertragsurkunde.[1]) Fraglich erscheint, ob auch nach der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 mit Rücksicht auf die mit Art. 6 Abs. 1 u. Art. 8 Abs. 1 des Internationalen Uebereinkommens gleichlautenden Bestimmungen in § 51 Abs. 1 u. § 54 Abs. 1 der V.-O. ein Eisenbahn-Frachtvertrag ohne Frachtbrief möglich ist oder nicht. Bei der rechtlichen Natur der Verkehrsordnung als einer Verwaltungsanordnung, welche nur den Eisenbahnen die allgemeinen Bedingungen für die von ihnen abzuschliessenden Frachtverträge vorschreibt und deren Bestimmungen erst durch den Abschluss des Frachtvertrages zur lex contractus zwischen den Parteien werden[2]), wird in der Litteratur mit Recht die Möglichkeit eines Eisenbahn-Frachtvertrages ohne Frachtbrief für das Gebiet der Verkehrsordnung vertreten.[3]) Durch den Entwurf eines neuen Handels-Gesetzbuches wird aber, wenn die Vorschrift des § 51 Abs. 1 u. § 54

[1]) Rosenthal, Internationales Frachtrecht S. 54 u. 57; Gerstner, Internationales Frachtrecht S. 113 u. 149; Eger, Komm. zum Internationalen Uebereinkommen S. 94 u. 147; Schwab, Internationales Frachtrecht S. 115; ferner auch Centralamt bei Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. X S. 186.

[2]) Vergl. Denkschrift zum Entwurfe eines neuen H.-G.-B. S. 270.

[3]) Vergl. Eger, Komm. z. V.-O. S. 231.

Abs. 1 der V.-O. — woran nicht zu zweifeln ist — in der künftigen Verkehrsordnung beibehalten wird, die Frage im Sinne des Internationalen Uebereinkommens entschieden sein, da durch § 428 des Entwurfes der Verkehrsordnung die Bedeutung einer eigentlichen Rechtsverordnung beigelegt wird[4]) und durch § 444 Abs. 2 des Entwurfes Vereinbarungen, welche mit den Vorschriften der Verkehrsordnung im Widerspruche stehen, für nichtig erklärt werden. Es wird daher auch nach internem Frachtrecht künftig ein Eisenbahn-Frachtvertrag ohne Frachtbrief rechtlich nicht mehr möglich sein.

2. Verfügungsrecht des Absenders.

Bezüglich der praktisch wichtigen Frage, wer das Verfügungsrecht über das rollende Gut habe, bestimmen Art. 15 Abs. 1 Internationalen Uebereinkommens und § 61 Ab. 1 V.-O. übereinstimmend, dass „der Absender allein das Recht habe, die Verfügung zu treffen, dass das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder auf einer Zwischenstation abgeliefert werde." Es haben sich nun in der Litteratur und in der Praxis Zweifel darüber erhoben, ob sich das Verfügungsrecht des Absenders auf die in Art. 15 Abs. 1 Internationalen Uebereinkommens u. § 64 Abs. 1 V.-O. aufgezählten Befugnisse beschränke oder ob dem Absender das Verfügungsrecht ganz allgemein zustehe und die in Art. 15 u. § 64 l. c. enthaltenen Fälle nur besondere Kategorien dieses Verfügungsrechtes seien, welche theils zur Sicherung des Empfängers, theils im Interesse der Eisenbahn besonders hervorgehoben sind. Während für das Deutsche Frachtrecht die Frage überwiegend in letzterem Sinne entschieden wird[5]), ist hinsichtlich des internationalen Frachtrechtes die erstere Meinung die vorherrschende.[6]) Zur Begründung dieser für das internationale Frachtrecht herrschenden Auffassung wird sich insbesondere auf den Wortlaut des Art. 15 Abs. 1 des Internationalen Uebereinkommens berufen, der die Annahme weitergehender Befugnisse ausschliesse. Eine Lösung dieser Streitfrage für das Deutsche Frachtrecht bringt nun der Entwurf eines neuen Handels-Gesetzbuches nicht. Der Wortlaut des § 407 Abs. 1 des Entwurfes weicht zwar von jenem des Art. 15 Abs. 1 Internationalen Uebereinkommens und des § 64 Abs. 1 V.-O. insofern ab, als dort nicht, wie in letzteren Bestimmungen, gesagt ist, „der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen usw.", sondern: „der Absender kann den Frachtführer anweisen usw." Aus diesem Unterschiede des Wortlautes kann aber eine bestimmte Absicht, die kontroverse Frage in dem einen oder anderen Sinne zu entscheiden, nicht geschlossen werden. Auch die Denkschrift zum Entwurfe (S. 262) schweigt sich hierüber völlig aus, indem sie nur erwähnt, dass die Vorschrift des § 407 des Entwurfes über die Pflicht des Frachtführers, nachträglichen Anweisungen des Absenders Folge zu leisten, dem Art. 15 des Berner Uebereinkommens entspreche und nur in nebensächlichen Punkten von dem Art. 402 H.-G.-B. abweiche. Bei der praktischen Wichtigkeit der Streitfrage wäre es daher angezeigt, dass die künftige Verkehrsordnung wenigstens bestimmte Stellung zu derselben nehme, was im Hinblick auf § 428 u. 444 des Entwurfes möglich erscheint.

Im Hinblick auf Art. 15 Abs. 2 Internationalen Uebereinkommens und § 64 Abs. 2 V.-O., wonach der Absender die in Art. 15 Abs. 1 und § 64 Abs. 1 l. c. aufgeführten nachträglichen Anweisungen nur ertheilen kann, wenn er das Frachtbrief-Duplikat vorzeigt, besteht ferner Meinungsverschiedenheit darüber, ob durch den Verlust des Frachtbrief-Duplikates dem Absender die Möglichkeit der nachträglichen Verfügung benommen ist oder ob in solchem Falle das Erforderniss der Vorlegung des Frachtbrief-Duplikates durch die Zustimmung des Empfängers oder die Erklärung des Absenders, dass er der Bahn für die aus der Ausführung sich etwa ergebenden Folgen (eventuell unter Sicherheitsleistung) aufkommen werde, ersetzt werden kann. Die herrschende Ansicht geht dahin, dass dem Absender in solchem Falle die Möglichkeit der nachträglichen Verfügung benommen sei, da die erwähnten Erklärungen des Empfängers oder Absenders nicht genügten, die Vorzeigung des Duplikates zu ersetzen.[7]) Auch zu dieser praktisch bedeutsamen Kontroverse nimmt der Entwurf eines neuen Handels-Gesetzbuches keine Stellung. § 429 Abs. 2 des Entwurfes bestimmt ebenfalls, dass im Falle der Ausstellung eines Frachtbrief-Duplikates dem Absender das in § 407 bezeichnete Verfügungsrecht nur zustehe, wenn er das Duplikat vorlegt, und die Denkschrift (S. 272) spricht sich über den Fall des Verlustes des Duplikates seitens des Absenders nicht näher aus. Es bleibt daher auch nach dem Entwurfe streitig, ob die Eisenbahn berechtigt ist, eine durch den Absender mit Zustimmung des Empfängers unter der Behauptung, das Duplikat sei verloren gegangen, ertheilte Verfügung auszuführen. Die Frage kann m. E. auch durch die Verkehrsordnung nicht gelöst werden, da nach § 444 Abs. 1 des Entwurfes die durch § 429 desselben begründeten Verpflichtungen der Eisenbahn durch die Verkehrsordnung nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden können.[7a])

3. Verfügungsrecht des Empfängers.

Nach § 64 Abs. 4 V.-O. und Art. 15 Abs. 4 Internationalen Uebereinkommens erlischt das Verfügungsrecht des Absenders, wenn nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die von dem letzteren nach Maassgabe des § 66 V.-O. und Art. 16 Internationalen Uebereinkommens erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt ist. Die Worte: „nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte" wurden für das Anwendungsgebiet der Verkehrsordnung im Anschluss an die Bestimmung des Art. 402 u. 405 H.-G.-B. dahin ausgelegt, dass der wirklichen Ankunft des Gutes der Zeitpunkt, in welchem es fristmässig hätte ankommen sollen, gleichgestellt sein und daher der letztere Zeitpunkt als der Moment, in welchem der Untergang des Verfügungsrechtes des Absenders und der Anspruch des Empfängers auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes existent wird, betrachtet werden soll.[8]) Die gleiche Auslegung dieser Worte wird auch von einigen Schriftstellern für das internationale Frachtrecht vertreten.[9]) Zu dieser Interpretationsfrage nimmt nun der Entwurf insofern Stellung, als nach der Denkschrift (S. 262 u. 263) die Bestimmung in § 407 Abs. 2 u. 409 des Entwurfes: „nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung" in wörtlichem Sinne auszulegen ist. Wenn die Denkschrift hierbei bemerkt, dass diese Vorschrift des Entwurfes in Uebereinstimmung mit der Vorschrift des Berner Uebereinkommens (Art. 16 Abs. 2) und der Verkehrsordnung (§ 66 Abs. 2) stehe, so übersieht sie, wie Mittelstein[10]) richtig bemerkt, allerdings, dass über die Auslegung dieser Vorschrift nach dem Internationalen

---

[4]) Vergl. Denkschrift S. 271.

[5]) Vergl. Hahn, Komm. z. H.-G.-B. Bd. II S. 632 § 1; Staub, Komm. z. H.-G.-B. 4. Aufl. S. 1030; Endemann, Das Recht der Eisenbahnen S. 596; Eger, Komm. z. V.-O. S. 345.

[6]) Vergl. Rosenthal S. 131; Gerstner S. 254; Centralamt in der Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport Bd. I S. 144; dagegen Eger, Internationales Uebereinkommen S. 274 u. Staub bei Eger, Entsch. Bd. XII S. 177.

[7]) Vergl. Eger, Komm. z. Internationalen Uebereinkommen S. 257; Komm. z. V.-O. S. 348; Gerstner S. 258 ff.; Rosenthal S. 123. Dagegen Rutz in Bl. f. Rechtsanwendung Bd. 58 S. 43 (für den Fall der Einwilligung des Empfängers) u. Schwab, Komm. z. Internationalen Uebereinkommen S. 166 und bei Eger, Entsch. u. Abh. Bd. XI S. 268.

[7a]) Vergl. auch Mittelstein bei Eger, Entsch. u. Abh. Bd. XIII S. 175.

[8]) Vergl. Goldschmidt, Handbuch I S. 748; Hahn Bd. II S. 653; Thöl Bd. III S. 65; Staub, Komm. z. H.-G.-B. S. 974; Eger, Komm. z. V.-O. S. 350.

[9]) Vergl. Rosenthal S. 141 insbes. Anm. 4 u. 5 u. S. 151; Eger, Komm. z. Internationalen Uebereinkommen S. 286; dagegen Gerstner S. 261, 267, der für wörtliche Auffassung ist.

[10]) Bei Eger, Entsch. u. Abh. Bd. XIII S. 74.

Uebereinkommen gleichfalls Streit besteht. Im Gegensatze zu Mittelstein[11]) halte ich aber dafür, dass es vortheilhafter ist, wenn die Begründung des Entwurfes sich für eine bestimmte — und zwar die wörtliche — Auslegung der fraglichen Worte entscheidet, als wenn sie die Interpretation offen liesse. Der Gesetzgeber soll es sich m. E. nicht so leicht machen, bei einer praktisch wichtigen Streitfrage einfach dem Richter die Entscheidung zu überlassen, was im gegebenen Falle Rechtens sein soll. Bei Adoptirung der in der Denkschrift vertretenen Auslegung des § 407 des Entwurfes wird die im Eisenbahn-Frachtverkehr bisher befolgte Uebung, bei Verlust eines Gutes unterwegs die Begleitpapiere an die Empfangsstation weiter zu senden und auf letzterer dem Adressaten den Frachtbrief zur Auslösung zu präsentiren, sodass der Empfänger Reklamation bei der Empfangsbahn wegen Verlustes des Gutes einreichen kann, in Zukunft allerdings in der Weise zu beschränken sein, dass für interne Sendungen wenigstens die Auslieferung des Frachtbriefes an den Empfänger als unstatthaft zu unterbleiben hat.[9a])

4. Haftung der Eisenbahn für Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes sowie für Lieferfrist-Ueberschreitung.

Bezüglich des Umfanges der Haftung der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes schliesst sich § 404 des Entwurfes, abweichend von dem bisherigen Deutschen Frachtrecht (Art. 396 H.-G.-B.) an Art. 34 Internationalen Uebereinkommens, wonach der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth des Gutes am Versandorte unter Hinzurechnung der bezahlten Fracht, Zölle und sonstigen Kosten zu ersetzen ist, an. Auch bezüglich des Umfanges der Haftung für Beschädigung des Gutes will § 404 Abs. 2 des Entwurfes den Werth am Versandorte der Berechnung der Entschädigung zu Grunde gelegt und so die durch die unklare Fassung des Art. 37 des Internationalen Uebereinkommens, wonach „der ganze Betrag des Minderwerthes des Gutes“ zu ersetzen sei, entstandene Kontroverse[12]) beseitigt wissen. Eine befriedigende Lösung dieser Kontroverse enthält aber auch § 404 Abs. 2 des Entwurfes nicht, da über die Art der Berechnung der Werthminderung im Entwurfe eine nähere Bestimmung nicht getroffen ist. Wenn die Denkschrift (S. 260 u. 261) dieses für überflüssig erachtet, so kann ich dem nicht beitreten. Dass der durch die Beschädigung verursachte Minderwerth des Gutes am Versandorte wohl in den meisten Fällen überhaupt nicht wird festgestellt werden können und dass die Beibehaltung des bisherigen Deutschen Rechtes (Art. 396) sowohl für Verlust- als Beschädigungsfälle vorzuziehen wäre, habe ich bereits an anderer Stelle ausführlich begründet.[13])

Bezüglich der Haftausschliessungsgründe ist die Streitfrage, ob die in § 75 Abs. 1 V.-O. enthaltene Bestimmung, dass auch „eine von der Eisenbahn nicht verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten“ die Eisenbahn liberire, gesetzlich gültig sei[14]), durch Aufnahme dieser Bestimmung in den § 430 des Entwurfes in bejahendem Sinne entschieden.

Zu der Kontroverse, ob bei Beschädigung eines Gutes durch Transportverzögerung lediglich auf Grund der Bestimmungen über die Ersatzpflicht der Eisenbahn wegen Lieferfristüberschreitung oder auch auf Grund jener über die Ersatzpflicht wegen Beschädigung Schadensersatzansprüche erhoben werden können, ist im Entwurfe (§ 430 u. 439) eine Stellung nicht genommen und auch in der Denkschrift ist diese Frage nicht berührt; die letztere bleibt daher nach wie vor offen.[15])

5. Erlöschen der Ansprüche gegen den Frachtführer.

Art. 408 Abs. 1 H.-G.-B. schreibt vor, dass „durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht“ alle Ansprüche gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrage erlöschen. In etwas anderer Fassung („ist die Fracht usw. bezahlt und das Gut angenommen“) sprechen diesen Grundsatz auch Art. 44 Abs. 1 Internationalen Uebereinkommens und § 90 Abs. 1 V.-O. aus. Von praktischer Bedeutung ist hierbei die Frage, ob die Bezahlung der Fracht und die Annahme des Gutes kumulativ zusammentreffen müssen, um ein Erlöschen der Ansprüche gegen den Frachtführer herbeizuführen, oder ob auch die Vorausbezahlung der Fracht (die Frankirung) mit der nach beendigtem Transporte erfolgten unbeanstandeten Empfangnahme des Gutes die erwähnte liberirende Wirkung habe. Für das Deutsche Frachtrecht wird in der Litteratur und Rechtsprechung die Anwendung des Art. 408 Abs. 1 auf Frankosendungen verneint.[16]) Dagegen wird für das Internationale Uebereinkommen vorherrschend die gegentheilige Anschauung vertreten, da der gegenüber dem Art. 408 H.-G.-B. veränderte Wortlaut des Art. 44 Internationalen Uebereinkommens schlechthin nur Zahlung der Fracht erfordere, diese Zahlung aber gemäss Art. 12 Abs. 1 Internationalen Uebereinkommens sowohl durch den Absender bei Aufgabe des Gutes als durch den Empfänger bei Ablieferung geschehen könne und daher mangels einer anderweiten ausdrücklichen Bestimmung gleichgültig sei, welche Art dieser Zahlung gewählt wurde. Die Fassung des § 412 Abs. 1 des Entwurfes eines neuen Handelsgesetzbuches schliesst sich nun jener des Art. 44 Abs. 1 Internationalen Uebereinkommens und des § 90 Abs. 1 der V.-O. an. Ob aber der Entwurf durch diese geänderte Fassung sich der für das Internationale Uebereinkommen herrschenden Auffassung der Streitfrage anschliessen wollte, erscheint mehr als zweifelhaft. Die Denkschrift (S. 264) bemerkt nämlich: „Im § 412 des Entwurfes ist der Grundsatz des bisherigen Art. 408 H.-G.-B., der für den Eisenbahnverkehr schon mit Rücksicht auf die entsprechende Bestimmung des Art. 44 Abs. 1 des Berner Vertrages nicht aufgegeben werden kann, beibehalten.“ Die Denkschrift scheint daher die zwischen der Auslegung des Art. 408 H.-G.-B. und des Art. 44 Abs. 1 Internationalen Uebereinkommens bestehende Differenz nicht berücksichtigt zu haben und doch wäre es m. E. bei der Wichtigkeit der Frage angezeigt gewesen, zu derselben — und zwar im Sinne der herrschenden Auslegung des Art. 44 Abs. 1 Internationalen Uebereinkommens — Stellung zu nehmen, da dies für die Verkehrsordnung gemäss § 444 Abs. 1 des Entwurfes ausgeschlossen erscheint. Es ist schlechterdings nicht einzusehen, warum einerseits der Empfänger einer frankirten Sendung

[11]) A. a. O. S. 74.

[9a]) Das von Mittelstein (bei Eger Bd. XIII S. 175) gegen die hier vertretene Auslegung geltend gemachte Bedenken, dass der Absender, der auf die Einsendung des Duplikates Vorschuss geleistet habe, bei Verlust des Gutes unterwegs trotz des Duplikates keinerlei Ansprüche gegen die Bahn habe, theile ich nicht, denn es steht nichts im Wege, die Bestimmung des § 73 Abs. 2 der V.-O., wonach der Absender nur mit Zustimmung des Empfängers seinen Anspruch in diesem Falle geltend machen kann, aufrecht zu erhalten. Der Empfänger hat es dann in der Hand, die Ertheilung seiner Zustimmung zu verweigern, wenn der Absender den Vorschuss nicht zurückgibt oder sein Recht an den Empfänger cedirt.

[12]) Vergl. Gerstner, Internationales Uebereinkommen S. 371 u. Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport III, Heft 7 u. 12; Eger, Internationales Uebereinkommen S. 643; Rosenthal S. 220; Schwab S. 279; Eger, Entsch. Bd. XII S. 169 u. 270 (v. Kautsch u. Muschweck); Nr. 72, 88 u. 89 d. Ztg. (1896) (Muschweck).

[13]) Vergl. Speditions- u. Schifffahrtszeitung Nr. 36 vom 4. Septbr. 1896; zustimmend Gorden in Speditions- u. Schifffahrtszeitung Nr. 48 vom 27. Novbr. 1896; der gleichen Ansicht Mittelstein bei Eger, Entsch. Bd. XIII S. 72.

[14]) Vergl. Eger, Komm. z. V.-O. S. 433; Staub, Komm. z. H.-G.-B. S. 960 und 961; und meine Abhandlung bei Eger, Entsch. Bd XIII. S. 164.

[15]) Vergl. Entsch. des Centralamtes in Zeitschrift für den Intern. Eis.-Transport IV. S. 51 und meine Ausführungen in Nr. 27 u. 66 (Beiblatt) d. Ztg. 1896.

[16]) Hahn II. S. 662; Puchelt II. S. 515; Staub, Anm. zu Art. 408; Eger, Komm. z. V.-O. S. 497; R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 415; Eger, Entsch. Bd. VI. S. 449 u. Bd. XII. S. 215; a. M. Wehrmann, Frachtrecht S. 210.

[17]) Gerstner S. 396; Rosenthal S. 249; Schwab S. 332; a. M. Eger, Komm. z. Internationalen Uebereinkommen S. 704.

günstiger gestellt sein soll als der Empfänger einer unfrankirten Sendung und weshalb andererseits die Eisenbahn bei vorbehaltloser Annahme eines frankirten Gutes nachträglichen Ansprüchen des Empfängers die ganze Verjährungszeit hindurch ausgesetzt bleiben soll, bei vorbehaltloser Annahme eines unfrankirten Gutes dagegen nicht. In der vorbehaltlosen Annahme eines frankirten Gutes liegt doch ebenso wie in jener eines nicht frankirten Gutes eine Anerkennung der konkreten Ablieferung und Erfüllung des Frachtvertrages, und diese präsumtiv bildet doch allein die ratio der in Rede stehenden Gesetzesbestimmung. Die Misslichkeit des für das Deutsche Recht in dieser Hinsicht festgehaltenen Unterschiedes zwischen frankirten und nicht frankirten Sendungen zeigt sich besonders bei Ansprüchen wegen Lieferfristüberschreitung. Zwar rechtfertigt sich bei derartigen Ansprüchen vollkommen die Bestimmung in § 90 Abs. 2 Ziff. 2 V.-O. u. Art. 44 Abs. 2 Ziff. 2 Internationalen Uebereinkommens, wonach deren Geltendmachung noch innerhalb 7 Tagen nach Annahme des Gutes zugelassen wird, weil es einerseits sehr schwer, häufig unmöglich für den Empfänger ist, schon bei der Annahme des Gutes zu beurtheilen, ob die Lieferzeit eingehalten wurde, andererseits aber der Zeitraum von einer Woche für den Empfänger genügt, sich hierüber nähere Kenntniss zu verschaffen. Aber Ansprüche wegen Lieferfristüberschreitung bei frankirten Gütern die ganze Verjährungszeit hindurch zuzulassen, hiesse die Rechtslage der Eisenbahnen ungebührlich verschlimmern, weil nach Umfluss so langer Zeit die Recherchen über den Lauf des Gutes und insbesondere über die von der Eisenbahn nicht zu vertretenden Aufenthaltszeiten nicht mehr mit Sicherheit gepflogen werden können.

6. Geltendmachung der Ansprüche bei Betheiligung mehrerer Eisenbahnen.

Die Verkehrsordnung trifft in § 74 Abs. 3 u. 4, übereinstimmend mit Art. 27 Abs. 3 u. 5 Internationalen Uebereinkommens, die Bestimmung, dass die Ansprüche aus dem Frachtvertrage im Wege der Klage wahlweise nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige, auf deren Strecke sich der Schaden ereignet hat, gerichtet werden können und dass mit der Erhebung der Klage das Wahlrecht erlöschen soll. Die Gültigkeit dieser Bestimmung der Verkehrsordnung unterliegt mit Rücksicht auf Art. 401, 423 u. 429 H.-G.-B. erheblichen rechtlichen Bedenken.[18]) Diese Streitfrage ist durch § 442 des Entwurfes (vergl. auch Denkschrift S. 275 u. 276), welcher die Vorschrift des § 74 Abs. 3 u. 4 zum Gesetze erhebt, gelöst.

7. Verwirkung der Ansprüche gegen den Frachtführer.

Auch die rechtlichen Bedenken, welche sich gegen die Gültigkeit des dem Art. 43 Internationalen Uebereinkommens nachgebildeten § 89 der V.-O., wonach die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen sein soll, wenn die von der Beförderung ausgeschlossenen oder hierzu nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Bezeichnung aufgegeben oder wenn die für diese Gegenstände vorgesehenen Sicherheitsmaassregeln ausser Acht gelassen werden, erhoben haben[19]), sind durch Aufnahme einer mit § 89 V.-O. gleichlautenden Bestimmung in den § 440 des Entwurfes beseitigt.

8. Verjährung der Ansprüche gegen die Eisenbahn.

Die Frage, ob die in Art. 408 A. 3 H.-G.-B. u. § 91 V.-O für Entschädigungsansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Gutes normirte einjährige Verjährungsfrist durch die schriftliche Geltendmachung dieser Ansprüche bei der Eisenbahn (durch die sogen. Reklamation) unterbrochen werde, ist im Handels-Gesetzbuche nicht geregelt. Es ist daher in dieser Hinsicht das einschlägige Landesrecht maassgebend. Da nun nach gemeinem Rechte und den meisten in Deutschland geltenden Partikularrechten aussergerichtliche Mahnung die Verjährung nicht unterbricht[20]), so ist auch der sogen. Reklamation eine die Verjährung unterbrechende Wirkung nach den meisten Rechten versagt. Da nun die Prüfung der bei den Eisenbahnen eingehenden Reklamationen und die zu diesem Zwecke angeordneten Erhebungen nicht selten eine geraume Zeit in Anspruch nehmen und es daher unbillig wäre, wenn in solchem Falle schliesslich eine Zurückweisung des Anspruches aus dem Grunde erfolgen könnte, weil inzwischen die Verjährung eingetreten ist (v. Denkschrift zum Entwurfe eines H.-G.-B. S. 276), so will § 443 Abs. 2 des Entwurfes dieser Unbilligkeit durch die Vorschrift vorbeugen, dass durch die schriftliche Anmeldung des Anspruches bei der Eisenbahn die Verjährung gehemmt wird und wieder mit dem Tage zu laufen beginnt, an welchem die Eisenbahn ihren abschlägigen Bescheid dem Anmeldenden schriftlich bekannt macht. Es tritt also nach § 443 des Entwurfes nicht eine Unterbrechung, sondern nur ein Ruhen der Verjährung ein, indem der Zeitraum von der Anmeldung des Anspruches bis zur Ertheilung bezw. Insinuation eines abschlägigen Bescheides in die Verjährungszeit nicht eingerechnet wird.[21]) Zweifelhaft erscheint nach dem Wortlaute des § 443 Abs. 2 des Entwurfes für den Fall der Betheiligung mehrerer Eisenbahnen am Transporte, bei welcher Eisenbahn die Reklamation angebracht sein muss, um eine Hemmung der Verjährung herbeizuführen. Man wird aber nicht fehlgehen, wenn man annimmt, dass nur die bei einer der im § 442 des Entwurfes genannten 3 Bahnen eingereichte Reklamation die genannte Wirkung zu erzeugen geeignet ist. Zur Beseitigung von Zweifeln dürfte es sich aber empfehlen, in § 443 Abs. 2 des Entwurfes zu setzen: bei der zuständigen Eisenbahnverwaltung.[22])

Auf das internationale Frachtrecht wird die Bestimmung des Art. 442 Abs. 2 des Entwurfes für den Fall, dass sie Gesetz wird, eine Wirkung nicht äussern. Denn Art. 45 Abs. 3 Internationalen Uebereinkommens trifft nur bezüglich der Unterbrechung der Verjährung die Vorschrift, dass in dieser Hinsicht die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist, entscheiden; hinsichtlich des Ruhens oder der Hemmung der Verjährung ist in Art. 45 oder in einer anderen Vorschrift des

[18]) Eger, Komm. z. V.-O. S. 424; Rosenthal, Internationales Uebereinkommen S. 281; Staub, Komm. z. H.-G.-B. S. 1015 und meine Abhandlung bei Eger, Entsch. u. Abh. Bd. XII S. 179 ff.

[19]) Vergl. Eger, Komm. z. V.-O. S. 493 und dessen Abhandlung in Eger, Entsch. u. Abh. Bd. XII S. 360.

[20]) Vergl. für das Preuss. Landrecht § 551 Th. I Tit. 9 u. R.-O.-H.-G. Bd. IV S. 15; für das Badische u. Französische Recht R.-O.-H.-G. Bd. XV S. 31; für das gemeine Recht Windscheid Bd. I § 108 u. Seuffert, Archiv Bd. IX S. 249. Nach Bayerischem Recht u. zw. C. IV § 3 der Gerichtsordnung v. 1753 u. Art. 81 des A.-F.-G. zur Civ.-Odg. u. Konk.-Odg. unterbricht die aussergerichtliche Mahnung die Verjährung, wie in einem Urtheile des früheren Obersten Gerichtshofes vom 16. Dez. 1858 und mehreren neueren Urtheilen des Münchener Landgerichts anerkannt ist. Die Behauptung, dass Reklamation in Deutschland schlechthin die Verjährung nicht unterbreche (Eger, Frachtrecht Bd. II S. 521, 577 u. Komm. zur V.-O. S. 505 sowie Rosenthal, Internationales Uebereinkommen S. 259 Anm. 4) ist daher in dieser Allgemeinheit nicht ganz zutreffend. Nach § 209 des Bürgerl. Gesetzbuches ist im künftigen Deutschen Rechte der aussergerichtlichen Mahnung eine die Verjährung unterbrechende Wirkung nicht beigelegt.

[21]) Vergl. auch § 205 des Bürgerl. Gesetzbuches und Denkschrift zum Entwurf eines Bürgerl. Gesetzbuches S. 33. — Die Bemerkung der Denkschrift zum Entwurfe eines Handels-Gesetzbuches S. 276 u. 277, dass nach Ertheilung eines abschlägigen Bescheides „die Verjährung von Neuem zu laufen beginne", scheint mir mit § 443 A. 2 des Entwurfes nicht ganz im Einklang zu stehen, da aus diesen Worten eine Unterbrechung der Verjährung (§ 217 Bürg. G.-B.) gefolgert werden könnte.

[22]) Vergl. auch meine Abhandlung bei Eger, Entsch. u. Abh. Bd. XII S. 182 Anm. 3 und Eger V.-O. S. 504 u. Preuss. Eis.-Recht Bd. II S. 654.

Internationalen Uebereinkommens eine Bestimmung nicht getroffen. Da aber die Unterbrechung der Verjährung wesentlich verschieden ist von der Hemmung derselben[23]), so wird man die Vorschrift des § 442 Abs. 2 des Entwurfes bezw. des künftigen Deutschen Handels-Gesetzbuches nicht ohne weiteres auch auf die Reklamationen aus dem internationalen Eisenbahntransport ausdehnen dürfen. Im internationalen Verkehr werden daher, soweit Deutsches Recht in Frage kommt, künftig gemäss §§ 202, 203 u. 209 des Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuches die Reklamationen weder ein Ruhen, noch eine Unterbrechung der Verjährung herbeiführen.[24])

[23]) Vergl. Denkschrift zum Entwurf eines Bürgerl. Gesetzbuches S. 33, §§ 205 u. 207 des Bürgerl. Gesetzbuches.

[24]) Ebenso nach Oesterreichisch-Ungarischem Rechte (Röll, Entsch. VI S. 136, Eger, Entsch. III S. 247) und nach Belgischem Rechte (Rosenthal S. 259) sowie nach Französischem Rechte (Zeitschrift für den internat. Eis.-Transport IV S. 129). Dagegen tritt Unterbrechung durch die Reklamation ein in Italien unter der Voraussetzung, dass die Reklamation den Vorschriften des Art. 146 der Tarifbestimmungen genau entspricht (Zeitschrift für den internat. Eis.-Transport I S. 402, II S. 258, IV S. 89, 131, 218), in der Schweiz u. in Russland (Rosenthal S. 260).

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn. Das Unternehmen der Hessischen Ludwigsbahn ist mit dem 1. d. Mts. in den gemeinschaftlichen Besitz des Preussischen und Hessischen Staates übergegangen, und es ist für die Verwaltung und den Betrieb derselben eine Eisenbahndirektion mit dem Sitz in Mainz und der Firma: Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion errichtet worden. Infolge dessen scheidet der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft aus dem Vereine aus und es tritt an Stelle desselben die oben genannte Behörde.

Eröffnung von Stationen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Am 23. Dezember 1896 ist die an der Abzweigung nach Pozsony-fiók und Récse (Budapest-Marchegger Linie) zwischen den Stationen Pozsony-fiók und Récse, von ersterer 3,414, von letzterer 3,160 km entfernt gelegene neu errichtete Station Pozsony-Dynamitgyár eröffnet worden. Diese Station ist nur für den Eil- und Frachtgutverkehr solcher Sendungen, welche durch die Firma Nobel Dynamit aufgegeben werden resp. für dieselbe anlangen, sowie auch für die Beförderung deren Fabrikarbeiter nach und von Pozsony-fiók eingerichtet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Köln. Der an der Strecke Aachen-Düsseldorf gelegene Haltepunkt Herrath ist mit dem 1. d. Mts. für die Abfertigung von Reisegepäck eingerichtet worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Zu den bestehenden Vereins-Kilometerzeigern sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag I zum Kilometerzeiger Nr. 63 (a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn), Nachtrag IV zum Kilometerzeiger Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen), Nachtrag V zum Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen), Nachtrag VII zum Kilometerzeiger Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) und Nachtrag II zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern."

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 93 (Lüttich-Mastrichter Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag XIII erschienen. Das im September 1894 ausgegebene Verzeichniss Nr. 93 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 436 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend die „Sammlung grundsätzlicher Entscheidungen der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ" (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 441 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 5 d. Mts.).

Nr. 442 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 446 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Statistik über die Dauer der Schienen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 447 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag auf Abänderung des Art. 16 Ziffer 1 (3) des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission.

Auf der Tagesordnung der am 18. d. Mts. in Berlin stattfindenden 56. gemeinschaftlichen Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen stehen u. a. folgende Berathungsgegenstände:

I. Gewichtsfeststellung von Wagenladungsgütern.

Der Verein Ost deutscher Holzhändler und Holzindustrieller richtete an den Minister der öffentlichen Arbeiten die Bitte auf Abänderung der Zusatzbestimmungen II (3) und V (1 und 2) zu § 53, sowie IV zu § 68 der Verkehrsordnung und des Abschnittes II 2 B des Nebengebührentarifs. Die genannte Vereinigung verlangt: 1. die kostenlose Ermittelung des Eigengewichts der Wagen in allen Fällen, in denen der Versender oder Empfänger einer Waare nach den begleitenden Umständen ein Uebergewicht des Wagens vermuthen muss; 2. die kostenfreie Rückbeförderung eines auf einer Unterwegsstation abzuladenden Uebergewichts nach der Versandstation, oder die Weiterbeförderung dieses Uebergewichts nach dem Bestimmungsort der Sendung unter Zuzahlung des entsprechenden Theils der Fracht, zu der die betreffende Wagenladung befördert wird, und zwar in allen Fällen, in denen in Ermangelung einer Waage auf der Versandstation die beantragte bahnamtliche Gewichtsfeststellung erst auf einer Station des Transportweges vorgenommen werden konnte und sich dabei eine durch Schätzung nicht festzustellende Gewichtsdifferenz ergeben hat. Die Königliche Eisenbahndirektion Breslau als Berichterstatterin empfiehlt: zu 1. Ablehnung des Antrags auf kostenfreie Feststellung des Eigengewichts von Wagen und Beibehaltung der Zusatzbestimmungen II (3) zu § 53 und IV zu § 68 der Verkehrsordnung, sowie des Abschnittes II 2 B des Nebengebührentarifs in ihrer bisherigen Fassung; zu 2. gelangt sie zu dem Antrage, a) die Zusatzbestimmung V (1) zu § 53 wie folgt, zu fassen: Das von dem überladenen Wagen abgenommene Uebergewicht wird dem Absender zur Verfügung gestellt. Falls dasselbe von einer Unterwegsstation abgenommen ist und nach der Bestimmung des Absenders weiter gesandt werden soll, ist es als besondere Sendung unter Erhebung der tarifmässigen Fracht zu behandeln; verlangt der Versender dagegen die Rückbeförderung des Uebergewichts nach der Versandstation, so wird die Fracht hierfür nach dem zwischen der Unterwegs- und der Versandstation bestehenden Frachtsatze der Tarifklasse der Hauptsendung berechnet; b) die Zusatzbestimmung V (2) zu § 53 dagegen in unveränderter Fassung beizubehalten, da dieselbe den Verfrachtern ein Zugeständniss einräumt, von welchem umfangreich Gebrauch gemacht wird, und auf das viele Verlader auch bei den unter a) vorgeschlagenen vortheilhafteren Bedingungen für die Rückbeförderung des Uebergewichts nach der Versandstation nicht Verzicht leisten werden.

II. Ergänzung der §§ 6 und 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Gewichtsabrundung usw. bei Berechnung von Stückgut- und Wagenladungsfracht für eine Frachtbriefsendung).

Ueber das der Frachtberechnung für Stückgut zu Grunde zu legende Mindestgewicht in Fällen, wo für eine Frachtbriefsendung Stückgut- und Wagenladungsfracht erhoben wird, bestehen abweichende Ansichten der Güter-Abfertigungsstellen darin, ob die Stückgutfracht wenigstens für 10 kg oder für 20 kg zu erheben ist. Die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen beantragt daher, in § 6 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs als 3. Punkt aufzunehmen: „Wird für eine Frachtbriefsendung Stückgut- und Wagenladungsfracht in Einzelberechnung erhoben (vergl. § 11), so sind zur Berechnung der Stückgutfracht ebenfalls 10 kg als Mindestgewicht anzunehmen." Von der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe wird bei Behandlung dieser Frage auch eine Klar-

stellung über die anzuwendenden Bestimmungen, namentlich hinsichtlich der Haftpflicht, angeregt, wenn für eine Frachtbriefsendung Einzelberechnung nach Stückgut- und Wagenladungsklasse stattfindet, weshalb die Sächsische Staatsbahn ferner beantragt, als 2. Absatz von § 11 aufzunehmen: „Hierbei finden auf den als Stückgut verrechneten Theil der Sendung die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung.“ Ueber diesen Gegenstand wird die Grossherzogliche Eisenbahndirektion zu Oldenburg Bericht erstatten.

III. Aufnahme von Mehl und Mühlenfabrikaten in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau stellt den Antrag, Mehl und Mühlenfabrikate zu dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter abzufertigen. Das Referat hat die Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen übernommen.

IV. Versetzung von Retorten aus Chamotte oder Thon im Falle der Ausfuhr in den Spezialtarif III.

Durch Beschluss des Verkehrsausschusses und der Tarifkommission wurde seiner Zeit der Gegenstand vertagt und die referirende Bahnverwaltung ersucht, auch ausserhalb ihres Bezirkes Erhebungen vorzunehmen (vergl. Nr. 77 S. 696 Jahrg. 1896 dieser Zeitung). Ueber diese Erhebungen wird nun die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau weiteren Bericht erstatten.

V. Herabsetzung der Gebühren für die Abstempelung der nicht für Rechnung von Eisenbahnen gedruckten Frachtbriefe.

Zu diesem Antrag der Eisenbahndirektion Berlin empfiehlt die referirende Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen: die in Ziffer I, 8 (1) des Deutschen Nebengebührentarifs enthaltenen Sätze für die Abstempelung der nicht für Rechnung von Eisenbahnen gedruckten Formulare zu Frachtbriefen und statistischen Anmeldescheinen, sofern letztere nicht schon mit dem Stempel des Kaiserlich Statistischen Amtes versehen sind, für je 100 Stück in folgender Weise abzuändern: a) für Deutsche Frachtbriefformulare und die erwähnten Anmeldescheine 10 ₰, b) für internationale Frachtbriefformulare 20 ₰.

Ohne den Ausschuss der Verkehrsinteressenten wird die ständige Tarifkommission noch verhandeln: 1. über den Antrag der Eisenbahndirektion zu Erfurt, betreffend Gewährung des Militärfahrpreises für Oesterreichisch-Ungarische usw. Wehrpflichtige, und 2. über den Antrag der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, betreffend Abänderung der Zusatzbestimmung 2 zu § 32 der Verkehrsordnung über Beförderung von Fahrrädern als Gepäck.

Betriebseröffnungen.

Demminer Kleinbahnen. Am 23. Januar d. J. ist die Theilstrecke Demmin-Schmarsow-Jarmen (23,4 km) der Kleinbahn Demmin-Treptow a/T. mit Abzweigung Schmarsow-Jarmen für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die Kleinbahn gehört der Aktiengesellschaft „Demminer Kleinbahnen“ und schliesst in Demmin und Treptow a/T. an die Preussische Staatsbahn an.

An der Strecke Demmin-Treptow a. T. liegen die Stationen Demmin-Kleinbahnhof, Sieden-Brünzow, Vanselow, Schmarsow, Osten, Alt-Tellin, Daberkow in Vorpommern, Pritzenow, Bartow, Gross-Below, Breest, Cölln in Vorpommern, Wodarg, Sieden-Bollenthin, Werder (Kreis Demmin), Grischow (Kreis Demmin), Grapzow und Treptow a. T., an der Abzweigung Schmarsow-Jarmen die Stationen Heidenhof, Ploetz, Wilhelminenthal in Vorpommern, Müssenthin und Jarmen.

Bezeichnung von Stationen.

Die Station Brakel bei Driburg an der Bahnstrecke Altenbeken-Holzminden im Direktionsbezirk Münster i/W. führt fortan die Bezeichnung „Brakel Kr. Höxter“ und die Station Dratzig an der Bahnstrecke Rogasen-Dratzig im Direktionsbezirk Bromberg fortan die Bezeichnung „Dratzigmühle.“

Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn.

Seit dem 1. d. Mts. sind bis auf weiteres für alle Sendungen, welche in Hildesheim zur Umkartirung gelangen, die Frachtsätze des Binnentarifs um eine halbe Abfertigungsgebühr ermässigt.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft (Nürnberg-Fürth).

Nach der der Generalversammlung vorgelegten Betriebsrechnung betrug im Jahre 1896 die Summe aller Einnahmen 338 048 ℳ. (von welchem Betrage 304 511 ℳ. auf den Personen- und Gepäckverkehr und 22 554 ℳ. auf den Güterverkehr entfallen), die Summe aller Ausgaben 282 779 ℳ., der Ueberschuss 55 269 ℳ., von welchem nach dem Beschlusse der am 4. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung 47 790 ℳ. zur Vertheilung einer Dividende von 27 ℳ. für jede Aktie (15,75 %) verwendet, 322 ℳ. dem Bahnerneuerungsfonds überwiesen und 7 157 ℳ. als Theuerungszulage für das Dienstpersonal verwendet werden.

Für das Jahr 1895 gelangte eine Dividende von 36 ℳ. für jede Aktie (21 %) zur Vertheilung.

Torfstreu und Torfmull.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat nach Benehmen mit dem Herrn Minister für Landwirthschaft, Domänen und Forsten in Berücksichtigung des aussergewöhnlich ungünstigen Ausfalls der Strohernte in der Mehrzahl der östlichen Provinzen genehmigt, dass für Torfstreu und Torfmull in vollen Wagenladungen im Verkehr von sämmtlichen Torfstreu-Versandstationen der Preussischen Staatseisenbahnen nach den Stationen der Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Posen und Pommern östlich der Oder bis zum 1. September d. J. eine ausserordentliche Ermässigung von 25 % gegenüber dem allgemeinen Tarif gewährt wird. Dieselbe Vergünstigung ist im Verkehr von anderen Bahnen bezw. im Verkehr nach den in den östlichen Provinzen belegenen Privatbahnen einzuführen, sofern diese für ihre Strecken einen entsprechenden Frachtnachlass bewilligen. Die ermässigte Fracht ist sogleich bei der Abfertigung der Sendungen zu berechnen. Die Gewährung der Frachtermässigung wird aber an die Erklärung im Frachtbriefe gebunden, dass der Versandgegenstand „zu Streuzwecken bestimmt“ ist. Für den Bereich der Preussischen Staatseisenbahnen tritt die Frachtermässigung sofort in Kraft. Die Königlichen Eisenbahnkommissare sind ermächtigt worden, den Verwaltungen der ihrer Aufsicht unterstellten Privateisenbahnen die Genehmigung zur Einführung der gleichen Frachtermässigung zu ertheilen.

Schiedsgericht für den Bezirk der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz.

Nach einer Bekanntmachung des Reichs-Versicherungsamtes vom 1. d. Mts. ist die Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion in Mainz auch als Ausführungsbehörde im Sinne des § 2 des Ausdehnungsgesetzes vom 28. Mai 1885 bestimmt worden.

Auf Grund des § 46 Abs. 3 des Unfallversicherungsgesetzes (§ 1 des Ausdehnungsgesetzes) bestimmt das Reichs-Versicherungsamt im Einvernehmen mit den betheiligten Landes-Centralbehörden als Sitz des Schiedsgerichts für den Bezirk dieser Eisenbahndirektion die Stadt Mainz.

Kohlenzufuhr nach Berlin.

Nach der von der Verkehrskontrole II, Abtheilung für Statistik, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin gefertigten Zusammenstellung sind im Jahre 1896 an Kohlen auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen (abzüglich des Versands) in Berlin eingeführt worden: 1 635 135 t Steinkohlen, -Brikets und Koks und 877 228 t Braunkohlen und -Brikets. Gegen das Vorjahr ergibt dies eine Zunahme von 208 410 t Steinkohle und 80 128 t Braunkohle.

An der Steinkohlenzufuhr waren betheiligt:

Schlesien . .	mit 1 151 605 t	(gegen 1 084 840 t	im Vorjahre)
Sachsen . .	„ 8 279 „	(„ 10 475 „	„ „)
Westfalen . .	„ 146 870 „	(„ 100 909 „	„ „)
England . .	„ 328 381 „	(„ 230 501 „	„ „)

während an der Versorgung Berlins mit Braunkohlen theilgenommen haben:

das Inland .	mit 774 486 t	(gegen 686 598 t	im Vorjahre)
„ Ausland .	„ 102 742 „	(„ 110 502 „	„ „)

In dem Berichtsjahre betrug die Gesammtzufuhr an Steinkohlen und Braunkohlen gegen das Vorjahr mehr 288 538 t.

Der Empfang der nicht im Weichbilde von Berlin liegenden Stationen abzüglich des Versands betrug 224 365 t Steinkohle (darunter 109 477 t Oberschlesische Steinkohle) und 123 563 t Braunkohle.

Staatshilfen bei Kleinbahnen.

Durch Gesetz vom 3. Juni 1896 ist der Staatsregierung u. a. die Ermächtigung ertheilt, zur Betheiligung des Staats an dem Bau einer Eisenbahn von Oldenburg i/Holstein nach Heiligenhafen durch Uebernahme von Aktien die Summe von 550 000 ℳ. zu verwenden. Die Bedeutung dieser Linie liegt in der Möglichkeit des Anschlusses der Insel Fehmarn an das festländische Eisenbahnnetz. Die Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft hat beschlossen, ihr bisheriges Unternehmen dadurch zu erweitern, dass nicht blos die Bahn von Oldenburg nach Heiligenhafen gebaut wird, sondern dass auch eine Kleinbahn von einem geeigneten Punkte dieser Bahn bis zum Fehmarnsund unter Ueberschreitung des Fehmarnsunds mittelst einer Dampftrajektanstalt, welche die Ueberführung von Kleinbahnwagen ermöglicht, sowie eine Kleinbahn vom Fehmarnsund

über Burg und Petersdorf nach Orth gebaut wird und dass ferner die Fähranstalten am Fehmarnsund nebst Zubehör, sowie die Fährgerechtigkeit vom Staate gegen eine Entschädigung von 100 000 ℳ. übernommen werden. Gemäss der Bedingung, welche an die Betheiligung des Staats an dem Bau der Eisenbahn Oldenburg-Heiligenhafen geknüpft ist, soll der Kreis Oldenburg verpflichtet sein, durch Aufbringung des erforderlichen Anlagekapitals in Stammaktien an der beschlossenen Erweiterung des Kreis Oldenburger Eisenbahnunternehmens sich zu betheiligen. Die Erfüllung dieser Bedingung erscheint gesichert. Der Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft ist daher staatsseitig auch für das Kleinbahnunternehmen eine Betheiligung durch Uebernahme von Stammaktien der Gesellschaft in Höhe von einem Viertel des Anlagekapitals ohne die Kosten des Grunderwerbs in Aussicht gestellt; ferner ist der Gesellschaft für die Uebernahme der Fähranstalten am Fehmarnsund nebst Zubehör eine staatliche Entschädigung von 100 000 ℳ. bei dem Uebergange des Betriebs, welcher nicht vor Beginn des Baues der Kleinbahn verlangt werden kann, sowie die Ueberlassung der Fährgerechtigkeit zugesichert, jedoch unter der Bedingung, dass der Kreis Oldenburg für die Aufrechterhaltung des Fährbetriebs die Gewähr übernimmt. Die Kosten des Kleinbahnunternehmens sind auf 1 080 000 ℳ. veranschlagt. Die Provinz Schleswig-Holstein wird sich an dem Kleinbahnunternehmen in der Weise betheiligen, dass sie dem Kreise Oldenburg ein zinsfreies, mit 1,5 % jährlich zu tilgendes Darlehn von einem Viertel der nachgewiesenen Anlagekosten ohne Grunderwerb bis zum Höchstbetrage von 295 000 ℳ. gewährt.

Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft.

Der Abschluss für das Jahr 1896 ergibt einen Ueberschuss von 400 273 ℳ. (gegen 316 869 ℳ. im Vorjahre). Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der am 13. März d. J. stattfindenden Generalversammlung vorzuschlagen, den Ueberschuss wie folgt zu verwenden: Rücklagen in die Gesellschaftsfonds 83 604 (75 603) ℳ., 7,5 % Dividende mit 262 500 ℳ. auf das dividendenberechtigte Aktienkapital von 3 500 000 ℳ. (7,5 % mit 206 250 ℳ. auf 2 750 000 ℳ.), persönliche Gewinnantheile 38 423 (26 823) ℳ. und Vortrag auf neue Rechnung 15 746 (8 193) ℳ.

Kleinbahnprojekte.

In der letzten Sitzung des Kreistages des Kreises Trebnitz wurde beschlossen, zum Bau der Kleinbahn Breslau-Trebnitz-Prausnitz der bauenden Firma Schneege & Co. in Posen den im Kreise Trebnitz erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, ferner, falls aus den Ueberschüssen der Betriebseinnahmen der Bahn das Baukapital sich nicht mit 4 % verzinsen sollte, zur Deckung dieses Fehlbetrages durch 10 Jahre für die Zinsen von 700 000 ℳ. bis zu 4 % (= 28 000 ℳ.) aufzukommen. Die Kleinbahn, welche eine Gesammtlänge von etwa 40 km haben wird, soll also den ganzen Kreis Trebnitz von Süden bis Norden in einer Ausdehnung von 25 km durchschneiden. Sobald mildes Wetter eintritt, beabsichtigt man mit dem Bau zu beginnen; zum Herbst schon soll die Strecke fahrbar sein.

Der Kreis Dramburg beabsichtigt eine vollspurige Kleinbahn von Dramburg nach Deutsch-Krone zu bauen.

Vom Landkreise Halberstadt wird der Bau einer vollspurigen Kleinbahn von Osterwiek nach Hornburg geplant.

Ein Komitee beabsichtigt eine 8 km lange Kleinbahn von Cleve nach Emmerich zu bauen.

Strassenbahnen.

Elektrische Strassenbahn in Breslau. Der Reingewinn für das Jahr 1896 beträgt 429 298 ℳ. (gegen 424 068 Mark im Vorjahre). Davon werden überwiesen dem Erneuerungsfonds 90 000 (85 000) ℳ., dem Bahnkörper-Amortisationsfonds 40 000 ℳ. (wie 1895), dem Reservefonds 14 964 (14 953) ℳ. und dem Spezial-Reservefonds 10 000 ℳ. (wie 1895) und 8 % Dividende (wie im Vorjahre) zur Vertheilung gebracht.

Görlitzer Strassenbahn. Die der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft gehörige Görlitzer Strassenbahn soll nunmehr elektrischen Betrieb erhalten. Die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft hat zu diesem Zweck in Görlitz eine Bauabtheilung errichtet und zum Vorstand derselben den Ingenieur Seitz ernannt.

Aus Frankreich.

Bahneinfriedigungen und Schranken.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 28. November 1896 der Kammer folgenden vom Senat bereits angenommenen Gesetzentwurf, betreffend die Eisenbahneinfriedigungen und Schranken (vergl. Nr. 17 S. 156 Jahrg. 1896 d. Ztg.) vorgelegt:

Art. 1. Unter Abweichung von Art. 4 des Eisenbahnpolizeigesetzes vom 15. Juli 1845 kann der Minister der öffentlichen Arbeiten für das ganze Netz oder für Theile der Eisenbahnen von allgemeinem Interesse von der Herstellung oder Unterhaltung der festen Einfriedigungen längs der Schienenwege sowie der beweglichen Schranken an wenig verkehrsreichen Landstrassen entbinden, sobald diese Maassnahme mit der Betriebssicherheit des Publikums verträglich erscheint.

Art. 2. Die Entbindung von der Einfriedigung darf nicht bewilligt werden: 1. für Linien oder Strecken, auf denen mehr als 3 Züge in der Stunde verkehren, 2. bei der Kreuzung bewohnter Ortschaften, 3. in den an öffentliche Wege anstossenden Theilstrecken, wenn die Eisenbahn im Einschnitt, in Strassenhöhe oder in einer Aufschüttung von weniger als 2 m liegt, 4. auf wenigstens 50 m Länge zu jeder Seite der Uebergänge in Schienenhöhe, 5. bei den Zugängen der Stationen, Haltestellen oder Haltepunkten.

Art. 3. Für diejenigen Eisenbahnen, deren Entwürfe noch nicht den Gegenstand einer öffentlichen Untersuchung auf Grund der Verordnungen vom 18. Februar 1834 und vom 15. Februar 1835 gebildet haben, ist, wenn der Minister die Entbindung von Einfriedigungen oder Schranken zu bewilligen beabsichtigt, dessen in den Untersuchungs-Schriftstücken Erwähnung zu thun. Für diejenigen Eisenbahnen, die bereits gebaut sind oder den Gegenstand einer Untersuchung der Gemeinnützigkeit gebildet haben, ist die ministerielle Entscheidung erst nach einer Untersuchung zu erlassen, bei welcher die betreibende Verwaltung, der Präfekt und Generalrath des durchschnittenen Departements, sowie der Generalrath der Brücken und Strassen ihre Gutachten abzugeben berufen sind.

Art. 4. Die Entbindung von Einfriedigungen usw. ist nur vorläufig, während der Minister der öffentlichen Arbeiten das Recht behält, jeder Zeit, wenn er es für nothwendig hält, die Herstellung oder Wiederherstellung fester Einfriedigungen oder beweglicher Schranken auf jeder Linie oder Theilstrecke zu verlangen.

Art. 5. Das Gesetz vom 27. Dezember 1880 wird aufgehoben.

Verhinderung von Zusammenstössen.

Infolge des am 10. Mai 1896 bei dem Bahnhof Adélia auf der Linie Algier-Oran vorgekommenen Zusammenstosses ist durch Ministerialerlass vom 30. Juni 1896 ein besonderer Ausschuss eingesetzt worden, um die Maassnahmen zu untersuchen, die geeignet sind, die Sicherheit des Zugverkehrs besonders auf den eingleisigen Linien zu gewährleisten und die einzelnen zu diesem Zweck durch verschiedene Erfinder vorgeschlagenen Verfahren zu prüfen. Durch Rundschreiben vom 23. November 1896 hat der Minister die auch vom technischen Eisenbahn-Betriebsrath angenommenen Schlüsse dieses Ausschusses den Eisenbahnverwaltungen wie folgt mitgetheilt:

„Von den verschiedenen Mittheilungen von Erfindern, über welche sich der Ausschuss auszusprechen hatte, hat er nur 3 beibehalten, nämlich: den Austausch von Kreuzungs- und besonders Ankunftskarten, welche die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn versucht hat und die besonders in den Endbahnhöfen eingeleisiger Strecken oder in den Uebergangsbahnhöfen von der ein- zur zweigeleisigen Strecke Dienste leisten können; ferner die tägliche Tabelle nach Rixens Vorschrift, die auf einer Linie des Ostbahnnetzes erprobt werden soll; endlich das Warnungszeichen Ombry, das der Erfüllung seines Zweckes fähig zu sein scheint, aber dessen Verwendung der Ausschuss nicht empfiehlt, weil es zu theuer ist und Störungen in seinem Wirken eintreten können.

Der Ausschuss erinnert übrigens daran, dass es eine Einrichtung gibt, die jedem Begegnen von Zügen auf eingeleisiger Strecke vorbeugt, wohlverstanden unter der Bedingung, dass die Signale beachtet werden, nämlich die Blockeinrichtung eingeleisiger Strecke. Aber ihre Umständlichkeit und ihr Preis gestatten vernünftigerweise nicht, es für Strecken mit schwachem Verkehr vorzuschreiben. Die telegraphische Anfrage, ob die Strecke frei ist, bei der Abfahrt von jeder Station eingeleisiger Bahn, und das unbedingte Verbot, 2 Züge auf die gleiche Strecke zu lassen, sowie die Verwendung des Lootsenstabes würden jede Gewähr für die Sicherheit bezüglich der Zusammenstösse geben, unter der Bedingung, dass die Vorschriften streng beachtet werden.

Was die selbstthätigen Mittel zur Aufhaltung der Züge betrifft, so hält sie der Ausschuss im allgemeinen für sehr gefährlich, weil sie die Wachsamkeit der Beamten einschläfern und, wenn sie versagen, Unfälle veranlassen können; er kann sie deshalb nicht empfehlen. Unter den Warnungszeichen, welche ihm bei Gelegenheit des Unfalles von Adélia nicht unterbreitet wurden, glaubt der Ausschuss der Aufmerksamkeit der Gesellschaften die Glocken-Kontrolvorrichtung von Metzger empfehlen zu können, welche den beiden Endstationen einer Strecke die Stellung eines Zuges erkennen lässt und die Stationsvorsteher durch sichtbare Zeichen benachrichtigt, ferner

gewisse mit Erfolg versuchte Warnungsvorrichtungen, die zum Zweck haben, auf dem Arbeitswerk einer Maschine, die vor einem Haltezeichen vorbeifährt, in Wirksamkeit zu treten (wie z. B. das Marinpedal). Es könnte Interesse haben, regelmässige Versuche im Betriebe mit derartigen Vorrichtungen anzustellen.

Endlich weist der Ausschuss darauf hin, dass kein Allheilmittel gegen die Möglichkeit von Zusammenstössen auf den Eisenbahnen besteht. So vollkommen auch die Vorschriften und Einrichtungen sind, so können doch erstere übertreten werden, letztere Störungen erleiden. Besonders für die Regelmässigkeit des Betriebes, für unbedingten Gehorsam und für unablässige Ueberwachung der Beamten muss Sorge getragen werden, um die Sicherheit zu gewährleisten."

Der Minister hat die Eisenbahnverwaltungen um Mittheilung ersucht, welche Folge sie diesen Anregungen zu geben beabsichtigen.

Arbeiterzüge.

In der Sitzung vom 4. Dezember 1896 hat die Abgeordnetenkammer unter Zustimmung der Regierung den Minister der öffentlichen Arbeiten aufgefordert, bei den Eisenbahngesellschaften auf die Verbesserung und Ausdehnung der Arbeiterzüge in der Nachbarschaft von Paris sowie der gewerblichen Mittelpunkte hinzuwirken. Bei Mittheilung dieses Beschlusses hat der Minister die Eisenbahnverwaltungen darauf aufmerksam gemacht, dass es nach Ansicht der Kammer von Interesse ist, den in der näheren und selbst der ferneren Umgegend wohnenden Arbeitern die erforderlichen Erleichterungen zu verschaffen, um in Paris, besonders auf den Werkplätzen der Ausstellungsbauten, wo eine bedeutende Anzahl Arbeiter aller Berufsstände beschäftigt wird, arbeiten zu können.

Der Minister erkennt gern an, dass von den Eisenbahngesellschaften seit den Verträgen von 1883 bereits grosse Anstrengungen gemacht worden sind, um die Arbeiter sowohl durch die bedeutenden Ermässigungen, welche sie zu ihren Gunsten bewilligt haben, als durch die Anzahl der zu ihrer Verfügung gestellten Züge nach Paris zu ziehen. Indessen stellt der Minister fest, dass seit einigen Jahren ein Stillstand eingetreten ist und verschiedene Gesellschaften sogar der Meinung zu sein scheinen, dass sie den Höchstpunkt der Zugeständnisse, welche sie machen konnten, erreicht haben. Der Minister ist dagegen der Ansicht, dass das letzte Wort über den Gegenstand noch nicht gesprochen, sondern, dass es noch möglich ist, den die Umgegend von Paris und der gewerblichen Mittelpunkte bewohnenden Arbeitern neue Erleichterungen zu geben, indem man sie in eine grössere Anzahl Züge zulässt, oder noch besser, indem man gewisse Tageszeiten festsetzt, während deren sie in alle Züge aufgenommen werden, damit alle Berufsstände, deren Arbeitszeiten nicht dieselben sind, von den bewilligten Vortheilen Nutzen ziehen können. Besonders aber würde man durch Ausbreitung der Zone, in der die Zeitkarten an die Arbeiter ausgegeben werden, zu einem besseren Ergebniss kommen. Bisher wurden diese Karten höchstens für Strecken von 15—20 km ausgegeben; wie es scheint, könnte man leicht bis 25 km gehen. Die Fahrzeit würde kaum vermehrt werden; dagegen würden die in der weiteren Umgegend wohnenden Arbeiter viel mehr Vortheile haben, um nach Paris zur Arbeit zu kommen, und es ist zu vermuthen, dass man so einen Verkehrsstrom in Bewegung setzen würde, der in wenig ferner Zeit den zu Anfang entstehenden Einnahmerückgang ausgleichen würde.

Der Minister hat demnach die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 19. Dezember 1896 aufgefordert, die Frage der Arbeiterzüge auf den von der Abgeordnetenkammer angegebenen und oben entwickelten Grundlagen zu prüfen und ihm möglichst bald die infolge dessen in Aussicht genommenen Maassnahmen mitzutheilen.

Die Pariser Stadtbahn.

Am 27. und 28. November 1896 hat im Pariser Gemeinderath die allgemeine Verhandlung über den von Berthelot im Namen des Stadtbahnausschusses vorgelegten Bericht stattgefunden. Die Einwände lassen sich in folgender Weise zusammenfassen: Eine grosse Anzahl von Stadtvierteln und besonders solche des äusseren Umkreises sind entweder gar nicht oder nur unvollkommen bedient, und auch in den anscheinend besser behandelten Stadttheilen gibt es eine grosse Anzahl Strecken, die von den Bewohnern so grosse Umwege erfordern, dass sie bei Benutzung der Stadtbahn keine Zeitersparniss haben. Die Stadtbahn befördert kein Gepäck, so dass auch ferner die Strassen durch Gepäckdroschken, Rollfuhrwagen usw. zum grossen Schaden des Verkehrs belastet bleiben. Endlich kann die Stadtbahn vor 1900 nicht ausgeführt werden und demnach den Verkehrsdienst der Ausstellung nicht übernehmen. Auch die Finanzfrage sei noch nicht geklärt. Von anderer Seite wurde die Nothwendigkeit einer Stadtbahn für Paris überhaupt bestritten; das von den Befestigungen eingeschlossene Paris dehne sich nicht in die Weite, sondern in die Höhe aus und habe keinen eigentlichen Geschäftsmittelpunkt. So lange daher nicht die Festungsmauern fallen, sei keine Stadtbahn erforderlich. Wieder von anderer Seite wird behauptet, dass die Bevölkerung gar nicht nach einer Stadtbahn verlange; denn sie habe sich an der öffentlichen Abstimmung nicht in nennenswerthem Maasse betheiligt. Die Ausdehnung der Strassenbahnen und die Ersetzung des Pferdebetriebes durch den elektrischen sei genügend. Auch die Befürworter einer Vollspurbahn sind unter den Gegnern des vom Ausschuss vorgelegten schmalspurigen Entwurfes. Bezeichnenderweise erklärten aber verschiedene Gemeinderäthe, obwohl Gegner der Stadtbahn, dass sie gleichwohl für die Vorlage stimmen würden, damit sich nicht die grossen Eisenbahngesellschaften des Untergrundes von Paris bemächtigten.

Am 4. Dezember 1896 trat der Gemeinderath in die Einzelberathung der Vorlage ein. Zunächst wurde ein Antrag, jeden Stadtbahnentwurf abzulehnen und dafür alle Kräfte auf den Ersatz des Pferdebetriebes durch den elektrischen zu richten, abgelehnt. Auch ein fernerer Antrag, nicht nur den Betrieb, sondern auch den Bau der Privatunternehmung zu überlassen, fand nicht die erforderliche Zustimmung. Schliesslich wurde die Vorlage im ganzen mit folgendem Zusatz angenommen: „Da die Stadt Paris als Herrin und Eigenthümerin ihres Untergrundes das grösste Interesse daran hat, sich dieses Eigenthum nicht entreissen zu lassen; da es, nachdem der Gemeinderath durch seinen Beschluss den Grundsatz einer Stadtbahn zugelassen hat, mehr als je nothwendig ist, dieses Eigenthum des Untergrundes zu wahren; da die Orléansgesellschaft den Untergrund zwischen dem Valhubertplatz und dem Rechnungshof sich anzueignen droht und es schon jetzt zweckmässig ist, den Bau einer Linie auf dieser Strecke vorzusehen, beschliesst der Gemeinderath, der gegenwärtigen Richtungslinie wird eine unterirdische Linie zweiter Dringlichkeit über die Kais zwischen dem Orléansbahnhof und der nordsüdlichen Querbahn hinzugefügt."

Es blieb also nur noch die Finanzfrage zu lösen. In dieser Beziehung hat Berthelot, Berichterstatter des Stadtbahnentwurfes, am 30. Dezember 1896 folgenden von 46 Gemeinderäthen unterzeichneten Antrag eingebracht: „Der Seinepräfekt wird eingeladen, einen Entwurf für den Bau der Stadtbahn durch die Stadtingenieure vorzubereiten, und zwar vermittelst einer besonderen Anleihe, die durch eine von den Roheinnahmen des Betriebes entnommene Pacht sichergestellt wird." In der Begründung erkennt Berthelot an, dass weder der Staatsrath, noch die Regierung, noch die Kammern den direkten Betrieb durch die Stadt Paris zugeben würden, dagegen hat er die Versicherung erhalten, dass kein grundsätzlicher Einwand dem Bau durch die Stadt entgegengesetzt werden würde. Die Anschläge gestatten schon jetzt die Festsetzung der zur Ausführung des Werkes erforderlichen Summe und der von der Stadt für ihre Anleihen zu zahlende Zinssatz ist vortheilhafter als derjenige einer Privatgesellschaft; die Anleihe soll durch die eigenen Einnahmen des Unternehmens durch eine Entnahme aus den Roheinnahmen des Betriebes sichergestellt werden. Jede Theilung der Reinerträge sei zu verwerfen, weil sich daraus zu leicht Streitigkeiten entwickeln; dagegen wäre es das beste, wenn auf jeden Fahrgast 5 Cts. an die Stadt abgeliefert würden. Die Anzahl der Fahrgäste ist eine Einnahmegrundlage, die keiner Anfechtung unterliegt und wie auch die Betriebsergebnisse sein mögen, es wird stets Fahrgäste geben; die Stadt würde also eines Ertrages sicher sein, der nach Ansicht der Antragsteller zur Sicherstellung der Anleihe genügend sein würde.

Wenn die Stadt den Unterbau übernimmt, müsste sie 130 000 000 Frcs. leihen, welche an Zinsen, Loosprämien und Tilgung (3,85 %) 5 000 000 Frcs. erfordern würden; zu deren Deckung muss man 100 000 000 Fahrgäste in Aussicht nehmen. Die Stadtingenieure erklären, dass diese Anzahl bald erreicht werden würde und gleichwohl umfasste der zur Abstimmung gestellte Entwurf nicht die mit in Aussicht genommene, sehr einträgliche Linie vom Vincenner nach dem Boulogner Gehölz. Die Stadtbahn würde also mehr als 50 km Ausdehnung haben; wenn man sie mit der Auteuillinie, die 3 000 000 Reisende auf 1 km hat, vergleicht, so müsste man mehr als 150 000 000 Fahrgäste vorsehen. Die Stationen der Gürtelbahn, welche viel weniger bevölkerte und weniger besuchte Stadtviertel bedienen als die von der Stadtbahn durchschnittenen, erhalten durchschnittlich je 900 000 Reisende jährlich. Wendet man diese Ziffer auf die 110 Stadtbahnstationen an, so würde man 100 000 000 Fahrgäste erreichen. Die Omnibusse und Strassenbahnen im Innern von Paris befördern fast 300 000 000 Fahrgäste und es ist festzustellen, dass die Zahl der angebotenen Plätze fast gänzlich besetzt ist. Bei der Stadtbahn würde man auf Grund eines Durchschnitts von 20 Zügen zu je 4 Wagen stündlich in jeder Richtung über 2 500 000 000 Plätze auf das Kilometer verfügen; in der Annahme, dass jeder Fahrgast 6 km zurücklegt, würde Platz für mehr als 400 000 000 Fahrgäste vorhanden sein. Es

genügt also, dass ein Viertel der Plätze besetzt ist, um die Anleihekosten zu decken.

Jedenfalls würde in kurzem die Anzahl von 100 000 000 Fahrgästen (2 000 000 auf 1 km) überschritten werden und voraussichtlich wird der Verkehr der Newyorker Stadtbahn (mehr als 200 000 000), die im wesentlichen gleiche Ausdehnung hat, erreicht werden. Der Pariser Verkehr biete ausnahmsweise günstige Bedingungen für eine Stadtbahn und der Betrieb werde für den Unternehmer sehr vortheilhaft sein; denn dieser habe nur den Fahrpark und die Triebkraft, vielleicht auch den Oberbau zu liefern und brauche demnach 40 bis 50 000 000.

Die Untersuchung der Gemeinnützigkeit der an dem Vorentwurf vorgenommenen Aenderungen ist amtlich eröffnet worden.

Der Orléansbahnhof am Orsaykai.

Der vom Seinepräfekten eingesetzte Ausschuss, der die Untersuchungsergebnisse, betreffend die Verlegung des Orléansbahnhofes nach dem Platz des früheren Rechnungshofes, prüfen sollte, hat unter dem von der Gesellschaft angenommenen Vorbehalt, dass auf dem St. Michelplatz eine Zwischenstation angelegt werde, für die Ausführung des Entwurfs ein günstiges Gutachten abgegeben. Der Ausschuss hat ausserdem den Wunsch ausgesprochen, dass der Dienst der Arbeiterzüge auf den neuen Bahnhof ausgedehnt wird und dass Nachtzüge für die Pariser Vororte geschaffen werden.

Betriebseröffnung.

Die Westbahn hat am 24. Dezember 1896 von der Linie Dieppe-le Havre die Strecke les Ifs-Rolleville für den Personen- und Eilgutverkehr eröffnet.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Die vom Departement Haute Savoie am 27. November 1896 an Joseph Barut ohne Beihilfe oder Zinsengewähr konzessionirte, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Annecy (Paris-Lyon-Mittelmeerbahnhof) über Annecy le Vieux nach Thônes.

2. Die Eisenbahn von allgemeinem Interesse von Nontron über Thiviers, Saint Germain des Prés, Exideuil, Saint Raphaël, Hautefort, Villac, Condat, Montignac und Saint Geniès nach Sarlat nebst Zweigbahn von Hautefort über Boisseuilh, Segonzac und Vars nach le Burg (Corrèze) an der Linie Limoges-Brive. Demnach erfolgt der Anschluss dieser Linie an die Linie Périgueux-Brive, der sich bei Condat vollziehen sollte, in der Richtung auf Terrasson. Der Generalrath der Dordogne hat sich durch Beschluss vom 27. August 1895 verpflichtet, für Ausführung dieses Anschlusses eine Beihilfe von 10 000 Frcs. für 1 km, anwendbar auf die Verdoppelung des Theiles der Linie Périguenx-Brive zwischen Terrasson und Condat, an den Staatsschatz zu zahlen.

3. Die der Südbahn durch Gesetz vom 17. Juli 1886 unter Vorbehalt konzessionirte Eisenbahn von allgemeinem Interesse von Saint Sever nach Hagetmau unter den Bedingungen des Vertrages vom 9. Juni 1883 (genehmigt durch Gesetz vom 20. November 1883).

4. Das im Sarthedepartement der Stadt le Mans konzessionirte und von dieser durch Vertrag vom 31. Oktober 1896 an Faye weitervergebene, für Personen- und unter Umständen für Güterverkehr bestimmte elektrische Strassenbahnnetz in der Stadt le Mans durch Verordnung vom 15. Dezember 1896.

5. Eine auf dem Gebiet der Stadt Lyon anzulegende Lokalbahn vom Saint Paulplatz nach Fourvières und Loyasse.

6. Eine im Departement Seine et Oise anzulegende, für Personen- und Stückgutverkehr bestimmte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung zwischen Montmorency, Enghien und Saint Gratien.

7. Die im Departement Mayenne mit 1 m Spurweite herzustellenden, am 12. Februar 1896 an Paul Beldant, Edmond Beldant und François Baërt konzessionirten Lokalbahnen Laval-Saint Jean sur Erve, Laval-Landivy und Landivy-Mayenne durch Gesetz vom 16. Dezember 1896. Das Anlagekapital darf 6 600 000 Frcs. und die dem Staate zufallende jährliche Last 119 436 Frcs. nicht übersteigen; falls das Departement an den Betriebseinnahmen betheiligt sein sollte, würde der Staat nach Verhältniss seiner Beihilfe an den vom Departement erzielten Gewinnen theilnehmen.

8. Die im Loiredepartement mit 1 m Spurweite herzustellenden Lokalbahnen von Saint Héond über Saint Etienne nach Pélussin und von Roanne über Saint Germain Laval nach Boën. Das Anlagekapital darf 6 590 000 Frcs. nebst höchstens 6 % Bauzinsen, die jährliche Belastung des Staatsschatzes 139 700 Frcs. nicht übersteigen. Für die Betheiligung am Reingewinn gelten die gleichen Bestimmungen wie unter 7.

9. Die vom Isèredepartement am 3. April 1896 der Ost-Lyonner Eisenbahngesellschaft konzessionirte vollspurige Lokalbahn von Saint Hilaire de Brens nach Jallieu. Das neue Bedingnissheft ist auf die durch die Verordnungen vom 14. August 1877 und vom 22. Januar 1879 sowie durch Gesetz vom 16. August 1883 für gemeinnützig erklärten Lokalbahnen von Lyon nach Saint Genix d'Aoste, von Sablonnières nach Montalieu und von Montalieu nach den Steinbrüchen von Amblagnieu Pourcieu anwendbar.

10. Die der Aktiengesellschaft von Vezin Aulnoye ohne Beihilfe oder Zinsengewähr konzessionirte Schmalspurbahn von der Eisengrube Amance nach der Linie Nancy-Moncel auf dem Gebiet der Gemeinden Bouxières aux Chênes, Amance und Dommartin sous Amance, sowie ein vollspuriger Anschluss an diese Linie bei dem Bahnhof Eulmont Agincourt.

11. Eine im Seinedepartement für Personen- und unter Umständen für Güterverkehr herzustellende Strassenbahn von Petit Ivry nach den Centralmarkthallen von Paris.

Konzessionsübertragung.

Die Uebertragung der Konzession für die im Departement Ille et Vilaine durch Verordnung vom 17. August 1895 für gemeinnützig erklärten Strassenbahnen von der Französischen Schmalspurbahngesellschaft auf die „Compagnie des tramways à vapeur d'Ille et Vilaine“ ist durch Verordnung vom 15. Dezember 1896 genehmigt worden.

Das Staatsbahnnetz im Jahre 1895.

Das Staatsbahnnetz hatte 1895 wie im Vorjahre eine Ausdehnung von 2 761 km. Vereinnahmt wurden im Jahre 1895 aus dem Personenverkehr 14 952 048 Frcs., aus dem Eilgutverkehr 4 800 319 Frcs., aus dem Frachtgutverkehr 21 579 251 Frcs. und aus anderen Quellen 401 773 Frcs., im ganzen also 41 733 391 Frcs. Die Ausgaben verzehrten 31 662 436 Frcs. und liessen demnach einen Betriebsüberschuss von 10 070 955 Frcs. übrig; dazu müssen 3 761 590 Frcs. Personen- und Eilgutsteuer, Stempelgebühren usw., sowie 3 818 969 Frcs. Ersparniss infolge frachtfreier Beförderung hinzugerechnet werden, sodass sich ein Ueberschuss von 17 651 414 Frcs. ergab. Indessen kann diese Summe nicht als Reinertrag betrachtet werden, da die Anlagekosten für Bau, Verstaatlichung usw. der Bahnen in den allgemeinen Haushalt eingestellt sind. Der Fahrpark bestand Ende 1895 aus 549 Lokomotiven, 1 769 Personen- und 14 428 verschiedenen Güterwagen. Das Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme, das 1885 noch 83,46 % betrug, wurde 1874 auf 76,75 % und 1895 noch weiter auf 75,87 % ermässigt; bei den Gesellschaften, die übrigens viel einträglichere Linien besitzen, schwankt es zwischen 45,26 und 62,74 %.

Lokal- und Strassenbahnen im 1. Halbjahre 1896.

Die 2 688 km (+ 100 km) Lokalbahnen mit Zinsengewähr haben 200 124 454 Frcs gekostet und hatten im 1. Halbjahre 1896 eine Einnahme von 4 326 349 Frcs. (+ 354 942 Frcs.), eine Ausgabe von 4 047 688 Frcs. und einen Betriebsüberschuss von 278 661 Frcs., der natürlich bei weitem nicht zur Verzinsung des Anlagekapitals ausreichte und in hohem Maasse der Ergänzung durch die Zinsengewähr bedurfte. Die 1 252 km Lokalbahnen ohne Zinsengewähr (+ 10 km) hatten bei 170 532 860 Frcs. Anlagekosten eine Einnahme von 4 574 378 Frcs. (+ 250 057 Frcs.), eine Ausgabe von 3 272 049 Frcs. und einen Ueberschuss von 1 302 329 Frcs.

Die 1 127 km Strassenbahnen für Personen- und Güterverkehr mit Zinsengewähr (+ 160 km) hatten bei 57 961 181 Frcs. Anlagekosten eine Einnahme von 1 476 250 Frcs. (+ 257 128 Frcs.) und eine Ausgabe von 1 462 518 Frcs. Die 292 km Strassenbahnen für Personen- und Güterverkehr ohne Zinsengewähr (+ 55 km) hatten bei 31 186 503 Frcs. Anlagekosten eine Einnahme von 1 820 462 Frcs. (+ 183 153 Frcs.) und eine Ausgabe von 1 250 967 Frcs. Die 143 km Strassenbahnen für Personen- und Gepäckverkehr (+ 21 km) hatten bei 22 621 187 Frcs. Anlagekosten eine Einnahme von 1 532 949 Frcs. (+ 376 158 Frcs.) und eine Ausgabe von 1 291 376 Frcs. Die 344 km nur dem Personenverkehr dienenden Strassenbahnen des Seinedepartements (+ 6 km) hatten bei 82 211 946 Frcs. Anlagekosten eine Einnahme von 13 603 942 Frcs. (+ 1 105 165 Frcs.) und eine Ausgabe von 11 564 308 Frcs. Die übrigen 462 km Strassenbahnen für Personenverkehr (28 km) hatten bei 79 791 296 Frcs. Anlagekosten eine Einnahme von 9 051 871 Frcs. (+ 878 240 Frcs.) und eine Ausgabe von 6 687 190 Frcs.

Todtenschau.

Emil Castel, Ehren-Generalsekretär der Nordbahngesellschaft und Offizier der Ehrenlegion, ist im Alter von 79 Jahren verstorben; nach mehr als 50 Dienstjahren war Castel vor einem Jahre in den Ruhestand getreten.

Aus Italien.

Neapel-Sorrento.

Die Linie der Mediterranea, welche von Neapel nach Reggio Calabria führt, geht im Anfang dem Strande des Golfes von Neapel entlang, erst bei Torre Annunziata war man aus Rücksichten auf die kürzere Strecke und wegen Terrainschwierigkeiten genöthigt, die Küste zu verlassen; und die Linie durchschneidet die Basis der sich gegen Capri hinausstreckenden, und den Golf von Neapel gegen Süden abgrenzenden Halbinsel von Sorrento (das Promontorio della Campanella genannt) und erreicht erst bei Salerno wieder das Meeresufer. Auf diese Weise kam es, dass die entzückende Halbinsel der Campanella, über welche die Natur und die Kunst ihre reichsten Gaben ausgegossen haben, deren Strand von Castellammare bis Sorrento von einer Menge prächtiger, im blauen Golfe sich spiegelnder Villen besäet ist, und welche ihres milden Klimas und ihres ewig heiteren Himmels wegen im Winter, Frühjahr und Herbst das Ziel von tausend und aber tausend Reisenden ist, noch keine rasche, direkte Bahnverbindung mit Neapel und den übrigen Städten des Golfes hat.

Um diesem seit langen Jahren gefühlten Mangel durch den Bau einer Bahn von Castellammare nach Sorrento längs der Nordküste des Promontorio der Campanella endlich abzuhelfen, hat sich ein Konsortium gebildet, welches am 25. Dezember 1896 in Neapel seine Generalversammlung hielt, in welcher festgestellt wurde, dass das Unternehmen durch die von den betheiligten Gemeinden und anderen Kreisen votirten Subventionen finanziell sichergestellt ist.

Wenn also die Mittelmeerbahn-Gesellschaft, der nach dem Betriebsvertrag die Priorität zum Bau und Betriebe dieser Linie zusteht, sich nicht dazu entschliessen sollte, wird der Bau aus Privatinitiative ausgeführt werden, da die neue Bahn sich gewiss rentiren wird.

Neuer Luxuszug Hamburg-Berlin-München-Verona-Florenz-Rom-Neapel.

Seitens der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, die auf den Mangel einer möglichst raschen und bequemen Verbindung zwischen Hamburg-Berlin-München und Rom-Neapel via Brenner hinweist, erging an die betheiligten Verwaltungen der Vorschlag, auf der Strecke Hamburg-Berlin-München-Brenner-Rom-Neapel einen Expresszug zu führen, welcher aus von der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft gestelltem Luxusmaterial zusammengesetzt sein, und eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 57 km die Stunde erhalten sollte.

Die 2 232 km lange Strecke Hamburg-Neapel sollte vom neuen Zuge in 39½ Stunden durchfahren werden, während man dazu gegenwärtig 49¾ Stunden braucht. Dieser Zug würde den Namen Nord-Süd Express erhalten.

Zur Besprechung der Sache lud die Königliche Generaldirektion in München die betheiligten Verwaltungen zu einer Konferenz nach Innsbruck am 20. v. Mts. ein; in dieser Konferenz erschienen die Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion zu Halle, der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, der Rete Adriatica und Mediterranea und der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. Den Vorsitz führte Herr Regierungsdirektor von Bärnwerth der einberufenden Verwaltung. Die Zweckmässigkeit und Nothwendigkeit einer neuen und möglichst raschen direkten Verbindung zwischen Berlin und Rom-Neapel über den Brenner wurde allseits anerkannt und für die nächste Wintersaison 1897/98 scheint die Ausführung des Nord-Süd Express wenigstens zwischen Berlin und Neapel gesichert, der zwischen Berlin und München, und wahrscheinlich auch weiter zwischen München und Verona täglich und zwischen Verona und Rom-Neapel zweimal wöchentlich gefahren werden soll. Nur über den einzuhaltenden Fahrplan konnte speziell, was den Durchlauf von Ala nach Rom anbelangt, eine definitive Einigung nicht erzielt werden. Der neue Expresszug, der eine weitere bedeutende Besserung der direkten Verbindungen zwischen Deutschland und Italien darstellt, wird gewiss allseits mit Freuden begrüsst werden. Der neue Expresszug soll auch in Berlin den Anschluss an den Nord-Express Petersburg-Ostende erhalten

---

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 12. v. Mts. unter dem Vorsitz des Herrn Wirklichen Geheimen Ober-Baurath Streckert hielt Herr Geheimer Regierungsrath Professor Dr. Slaby einen fesselnden, mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag über das Acetylen und seine Explosionsgefährlichkeit. Calciumcarbid mit Wasser übergossen gibt Acetylen. Diesen Körper zu erforschen, ist neuerdings von Berufenen und Unberufenen versucht. Die gefährlichen Explosionen, welche letzthin bei den von Laien vorgenommenen Experimenten vorgekommen sind und Menschenleben gefordert haben, haben mit Recht die Behörden veranlasst, Vorschriften zu berathen, welche geeignet erscheinen, die in Behandlung des Acetylen liegenden Gefahren für Leben und Gesundheit zu beheben. Es besteht aber die Besorgniss, dass diese Vorschriften einem Verbot der Anwendung des Acetylens gleich werden könnten und bei den hervorragenden Eigenschaften des Körpers wäre es im Interesse der Wissenschaft und der Industrie zu beklagen, wenn diese Besorgniss sich als begründet erweisen sollte, wenn ein ungeschicktes und leichtsinniges Behandeln des Körpers seitens einiger ungenügend vorgebildeter Erfinder oder Spekulanten der weiteren zielbewussten Untersuchung bezw. Erforschung seiner Eigenschaften ein Ziel setzen würde. Herr Geheimrath Slaby gab einen Rückblick auf die Entstehungsgeschichte des Körpers und schilderte dessen hervorragenden Eigenschaften, seine Leuchtkraft, die 15 Mal grösser ist als die des gewöhnlichen Leuchtgases, 8 Mal so gross als die des Oelgases. Es ist leicht begreiflich, dass die Gastechnik bemüht ist, zu erproben, ob das Acetylen für die Zugbeleuchtung Verwendung finden kann, ob es für den Betrieb von Gasmaschinen sich eignet. Diesen Bestrebungen kann man nur gedeihlichen Fortgang wünschen. Sind die Eigenschaften des Körpers bekannt geworden, so kennt man auch die Mittel, seine Gefahren zu vermeiden und wird die Herstellung preiswerther als zur Zeit, so ist auch die Aussicht einer praktischen Verwerthung näher gerückt. Der Vortragende machte auf die aus der Versammlung an ihn gerichteten vielfachen Fragen weitere eingehende Mittheilungen.

Am Schluss der Sitzung wurden in üblicher Abstimmung als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen: Eisenbahn-Bauinspektor Gronewaldt, Regierungs-Baumeister Lerche, Regierungs- und Baurath Mentzel, Premierlieutenant Meyer und Eisenbahn-Bauinspektor Zschirnt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Berichtigung des Lokalgütertarifs. In der mit Gültigkeit vom 1. Januar 1897 erschienenen Neuauflage des am 1. Januar 1896 in Wirksamkeit getretenen Lokalgütertarifs der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen soll es auf Seite 587 und 588 des Theils II Heft 3 sub „c) Wechselverkehre zwischen Stationen der Mährischen Grenzbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn“ statt der irrthümlichen Ueberschrift in den Querrubriken „pro 100 kg in Kreuzern Oesterreichischer Währung“ richtig heissen:

„pro 100 kg in Hellern Kronenwährung“.

Die Richtigstellung wird mit dem in Vorbereitung befindlichen Nachtrag I zu Heft 3 erfolgen.

Wien, am 4. Februar 1897. (291)

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Wegen völlig unzureichender Benutzung wird der Zug 188a ab Marksuhl 7⁵⁰, ab Eppichnellen (Wilhelmsthal) 8⁰⁰, an Eisenach 8¹⁵ vom 22. d. Mts. ab an den Werktagen nicht mehr befördert werden. Der genannte Zug verkehrt alsdann nur noch Sonn- und Festtags.

Erfurt, den 3. Februar 1897. (292)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Dolina-Wygoda vom 26/1. bis 30/1.,
Kaschitz-Radonitz v. 27/1. „ 30/1.,
Asch-Rossbach vom 27/1. „ 30/1.,
Beneschau-Wlaschim 28/1. „ 31/1.,
Janowitz-Taus vom 30/1. „ 1/2. und
Chodau-Neudek vom 30/1. „ 1/2.

Wien, am 3. Februar 1897. (293)

Auf der Halle-Hettstedter und Halleschen Hafenbahn war der Betrieb infolge Schneeverwehungen vom 23. bis 31. Januar d. J. unterbrochen.

Halle a/S., den 8. Februar 1897. (294)
Königliche Eisenbahndirektion.

Amtliche Bekanntmachungen Forts. S. I.

K. K. priv. Böhmische Kommerzialbahnen. Aus Anlass von Schneeverwehungen wurde der Gesammtverkehr in nachbenannten Strecken und Zeitperioden eingestellt:

	Strecke	vom	bis inkl.
a) in der Strecke	Königgrätz-Wostromer . . .	vom 27.	bis inkl. 31./I. l. J.;
b) „ „ „	Sadova-Dohalic-Smiric . . .	„ 26.	„ „ 31./I. „
c) „ „ „	Jicin-Nimburg	„ 27.	„ „ 29./I. „
d) „ „ „	Krinec-Königstadtl	„ 26.	„ „ 29./I. „
e) „ „ „	Detenic-Taxis-Dobrovic . . .	„ 26.	„ „ 29./I. „
f) „ „ „	Smidar-Hochwessely	„ 26.	„ „ 30./I. „
g) „ „ „	Miröschau-Nezvestic	„ 26./I	„ „ 1./II. „

Wien, am 5. Februar 1897. (295)

4. Güterverkehr.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894. Im Ausnahmetarif Nr. 36 (Chamotteziegel etc.) ist auf Seite 265 des Tarifs nachzutragen: „Die Zuladung bis zu 800 kg Chamottemörtel pro Wagen ist unter Berechnung der Fracht nach den Sätzen des Ausnahmetarifes gestattet.

München, im Januar 1897. (296)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutscher Seehafenverkehr. Mit dem 10. d. Mts. wird die Versandstation Dissen-Rothenfelde in die Klassen 5 u. 6a — c des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1892 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 4. Februar 1897. (297)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-Ostpreussischer Gütertarif via Grajewo. Zum Tarif ist der III. Nachtrag herausgegeben, gültig vom 20. Januar a. St. / 1. Februar n. St. 1897. Derselbe enthält neue Russische Differentialtarife 44 und 45, eine Erweiterung der Ausnahmetarife für Heringe nach Russland und für Sämereien von Russland, neue Ausnahmetarife für Eier etc. und geschlachtetes Geflügel von Russland, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Druckstücke des Nachtrages sind zum Stückpreise von 35 ₰ bei unserer Fahrkarten-Ausgabestelle Südbahnhof erhältlich.

Direktion (298H&V)
der Ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Die in den Getreide- etc. Ausnahmetarifen, Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1894 auf Seite 170 unter Ziff. 7 und Theil III, Heft 4 vom 1. April 1895 auf Seite 35 unter Ziff. 11 aufgeführte Reexpeditionsstelle in Bubna hat folgende geänderte Bezeichnung erhalten:

„Bubna (St. E. G.), öffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum.“

München, im Januar 1897. (299)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. Im Verkehr zwischen den am Thüringisch-Hessisch-Bayerischen Güterverkehr betheiligten Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Cassel und Erfurt einerseits und den Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen sowie den auf Bayerischem Gebiet gelegenen Stationen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits gelangt am 15. Februar 1897 ein allgemeiner Ausnahmetarif für die Beförderung von feuchter Stärke (auch feuchter Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür zur Einführung.

Der Frachtberechnung werden die nach dem Thüringisch - Hessisch - Bayerischen Gütertarif bezw. nach dem als Anhang zu demselben herausgegebenen Bayerischen Vizinal- und Lokalbahn - Schnitttarif sich ergebenden Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.

Erfurt, den 4. Februar 1897. (300)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 betreffend. Die nach unserer Bekanntmachung vom 25. Januar d. J. mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Jutegarn und Jutegeweben bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Plagwitz-Lindenau, Sächs. Staatsb. nach Bayerischen Stationen finden vom 10. Februar d. J. an auch im Verkehre von Plagwitz-Lindenau, Preuss. Staatsb. Anwendung.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

Dresden, den 6. Februar 1897. (301)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für feuchte Stärke (auch für feuchte Schlammstärke). Für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Cassel und Erfurt einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatsbahn andererseits ist am 15. Januar d. J. der oben bezeichnete Ausnahmetarif in Kraft getreten.

Derselbe findet für den Verkehr zwischen der Station Reichenberg der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und den Stationen der vorgenannten Eisenbahn - Direktionsbezirke unter den gleichen Bedingungen vom 10. Februar d. J. ab ebenfalls Anwendung.

Erfurt, den 4. Februar 1897. (302)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Februar d. J. tritt ein Ausfuhrtarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehre von Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Erfurt, Frankfurt a/M., Halle, Hannover, Magdeburg und Münster und Bremen, Station der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen nach Stationen der Holländischen Eisenbahn, der Niederländischen Staatsbahn und der Niederländischen Centraleisenbahn in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Direktion, von welcher auch Abdrücke des Ausfuhrtarifs zum Preise von 95 ₰ für das Stück zu beziehen sind.

Elberfeld, den 4. Februar 1897. (303)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. wird der in unserem Transittarif — Ausnahmetarif 12 unseres Binnenverkehrs — enthaltene Getreidefrachtsatz von Strassburg nach Basel transit von 0,50 ℳ auf 0,49 ℳ für 100 kg ermässigt.

Strassburg, den 2. Februar 1897. (304)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der im Schlesisch-Sächsischen Verband-Gütertarife bestehende Ausnahmetarif 7 für Eisenerze und Schlacken zum Hochofenbetriebe wird mit sofortiger Gültigkeit auf den Artikel „Frischfeuerschlacken“ ausgedehnt.

Breslau, den 4. Februar 1897. (305)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nothstandstarif für Düngemittel. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bruchsal-Odenheim-Menzingener und die Bühlerthalbahn sowie die Lokalbahnen Krozingen-Staufen-Sulzburg und Haltingen-Kandern in den Nothstandstarif für Düngemittel hinsichtlich des Binnen- und des direkten Verkehrs einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Februar 1897. (306)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch - Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. tritt zu dem Gütertarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ausser neuen Entfernungen und Frachtsätzen für einige neu aufgenommene Stationen, die Aufnahme der Stationen der Nebenbahn Rauscha - Freiwaldau, sowie abgeänderte, erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für eine grössere Anzahl Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz.

Ueber die Höhe der neuen und abgeänderten Frachtsätze gibt bis zur Ausgabe des Nachtrags III, welche später bekannt gegeben werden wird, das Verkehrsbüreau hierselbst auf Anfrage nähere Auskunft.

Breslau, den 5. Februar 1897. (307)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband. Am 1. April 1897 gelangt der im Nachtrag II Theil II Heft 1 vom 1. Oktober 1896 Seite 61 unter 16 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 9 für Cementkupfer zwischen Beuthen O. S. E. und Wien Donauuferbahnhof, Wien - Floridsdorf K. F. N. B. vorläufig ohne Ersatz zur Aufhebung.

Breslau, den 5. Februar 1897. (308)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Hefte 3 und 5 vom 1. Dezember 1896 bezw. 1. September 1889. Das Lagerhaus der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft in Prag (Bubna) führt nunmehr die Bezeichnung:

„Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum, Bubna St. E. G.“

München, im Februar 1897. (309)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlags - Verkehr. (Das Lagerhaus in Bubna St. E. G. betreffend.) Die in den Elbeumschlags-Tarifen für Oesterreich, Westösterreich, Ungarn, Südwest - Russland, Rumänien sowie Galizien und die Bukowina für die Einlagerungs- bezw. Reexpeditionsstelle in Bubna enthaltene Bezeichnung: „Lagerhaus der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft in Bubna“ hat zu entfallen und tritt folgendes an deren Stelle:

„Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum, Bubna St. E. G.“.

Wien, am 31. Januar 1897. (310)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Tarif Theil IV, Heft 2 vom 1. April 1896 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Stammholz etc.), Aenderung der Frachtsätze für die Station Uj-Gradiska (Nova-Gradiska). Mit Gültigkeit vom 10. März 1897 sind die im obengenannten Tarife enthaltenen Frachtsätze von der Station Uj-Gradiska (Nova-Gradiska) wie folgt zu ändern:

auf Seite	Gruppe der Reexpeditionstabelle Seite 18	von nachbenannter Station bis zu nebenstehenden Schnittpunkten (I—VII)	I		II		III		IV		V		VI		VII		
			Serie														
			1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1		2
															a	b	
			Schnittfrachtsätze in Francs Gold für 1 000 kg														
22	B.	Uj-Gradiska (Nova-Gradiska), Station der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen	42,60	46,95	42,40	45,90	42,35	45,85	41,35	44,75	40,20	43,50	38,45	40,95	37,00	37,10	40,15

Wien, am 3. Februar 1897. (311)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 23. März d. J. neuen Stils tritt ein besonderer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Deutschen Stationen einerseits und Station Alexandrowo der Warschau-Wiener Eisenbahn andererseits in Kraft. Durch denselben werden sämmtliche in den Preistafeln der Preussischen Staatseisenbahnen für den Verkehr mit Alexandrowo enthaltenen Preise, sowie die in dem Personentarif vom 1. April 1895 für den Norddeutsch-Niederländischen Eisenbahnverband enthaltenen Preise von Alexandrowo nach Vlissingen aufgehoben.

Der neue Tarif enthält Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze nur für diejenigen Stationsverbindungen, für welche in den letzten Jahren Fahrkarten angefordert worden sind. Eine geringfügige Erhöhung der Beförderungspreise tritt infolge anderweiter Festsetzung der Russischen Antheile ein. Dagegen kommt die bisherige Transportsteuer in Wegfall.

Näheres ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 6. Februar 1897. (312)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung. Am 2. Januar 1897 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874

ausgeloost worden:

à 3 000 ℳ. Nr. 13 42 152 200 262 428 474 514 520 539 582 590 603 616 627 745 911 938 976 1063 1075 1096.

à 1 500 ℳ. Nr. 1120 1123 1221 1233 1260 1291 1292 1379 1382 1422 1429 1448 1495 1581 1617 1744 1770 1889 1922 1927 1968 1997 2015 2038 2044 2062 2134 2228 2234 2277 2282 2492 2521 2610 2617 2709 2713 2775 2803 2845 2985 2989 2991 3083 3128 3178 3270 3295 3332 3388 3407 3487.

à 300 ℳ. Nr. 3519 3528 3691 3746 3748 3754 3793 3800 3825 3922 3935 3942 3949 4003 4062 4069 4121 4125 4187 4279 4281 4305 4323 4342 4413 4619 4620 4625 4637 4721 4727 4775 4863 4909 4980 5042 5045 5072 5116 5117 5150 5151 5213 5228 5261 5262 5378 5446 5454 5464 5484 5490 5540 5654 5745 5757 5774 5815 5836 5890 5965 5968 5985 6074 6214 6237 6353 6362 6457 6475 6528 6534 6584 6598 6673 6676 6709 6715 6719 6729 6739 6777 6814 6884 6951 6952 7009 7057 7085 7094 7161 7216 7265 7276 7411 7428 7461 7606 7748 7847 7848 7865 7900 7920 7930 7933 7971 7976 7991 8001 8060 8076 8082 8204 8206 8258 8542 8545 8621 8655 8744 8770 9137 9170 9182 9293 9354 9411 9422 9459 9494 9498 9503 9512 9675 9783 9800 9819 9824 9830 10025 10047 10107 10113 10180 10219 10247 10251 10271 10336 10384 10388 10431 10526 10627 10653 10679 10706 10708 10734 10830 10843 11059 11098 11103 11127 11162 11204 11231 11311 11354 11382 11448 11496 11497 11527 11605 11882 11885 11915 12019 12044 12064 12168 12227 12236 12269 12294 12295 12336 12359 12382 12394 12402 12422 12466.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe III Nr. 6 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1897 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen.

Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 6. Januar 1897. (313)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Wir beabsichtigen die Lieferung von etwa 5 800,0 lfd. m eichenen Weichenschwellen in Längen von 3,1 bis 4,6 m, lieferbar in der Zeit vom 1. Mai bis 1. Juli 1897 auf dem Wege öffentlicher Ausschreibung zu vergeben.

Lieferungsbedingungen und -verzeichniss können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Oberbau-Materialienbüreau bezogen werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen sind bis zum 20. Februar d. J., Vormittags verschlossen an das genannte Büreau einzusenden.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in dem Angebote genau anzugeben.

Der Zuschlag kann im ganzen oder auf Theillieferungen erfolgen.

Oldenburg, den 5 Februar 1897. (314)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe XII. Kohlenschaufeln und Schraubenschlüssel; Gruppe XX. Gummischläuche, -Ringe, -Platten, Asbestschnur und Asbestpappe; Gruppe XXI. Klares, -farbiges, -mattgeschliffenes Glas, Milchglas und Glasglocken; Gruppe XXII. Leder. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 2. März d. J., Vormittags 10 Uhr versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von je 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 31. März d. J.

Breslau, den 5. Februar 1897. (315)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Anlieferung von 1 600 Stück flusseiserne Querschwellen im Gesammtgewicht von ca. 1 000 t. Lieferzeit 3 Monate.

Zeichnung und Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Versiegelte mit der Aufschrift „Lieferung von flusseisernen Querschwellen" versehene Angebote sind bis zum 25. d. Mts., Vormittags 10½ Uhr an uns einzusenden.

Darmstadt, den 5. Februar 1897. (316)

Direktion der Main-Neckarbahn.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 13. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. Februar 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 3 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Berathungen und Beschlüsse des Internationalen Eisenbahnkongresses in London.

(Fortsetzung aus Nr. 11.)

Erste Sektion. Frage IV: Konstruktion und Erprobung der Metallbrücken.

Dieses wichtige Thema, über das ein Oesterreichischer Ingenieur und Gelehrter, Max Edler von Leber, Sektionschef im Oesterreichischen Eisenbahnministerium, zu berichten hatte, gliederte sich in 2 Fragen; die erste Frage betraf die Metallmengen, welche im Hinblick auf die in den verschiedenen Ländern bestehenden Vorschriften beim Bau von Eisenbahnbrücken verwendet wurden oder verwendet werden, also das Eigengewicht der eisernen Brücken; die zweite Frage befasste sich mit der Natur und dem Werthe der bei den verschiedenen Bahnverwaltungen vorgeschriebenen ersten und periodischen Erprobungen der Metallbrücken. Leber's Bericht ist eine vortreffliche Studie, er ist — wie ein Kongressmitglied im Laufe der Diskussion sehr richtig bemerkte — eine der bemerkenswerthesten Arbeiten, welche dem Kongresse vorgelegt worden sind. Bei der überwiegend technischen Bedeutung der hier in Rede stehenden Frage, wie auch im Hinblick auf den Umstand, dass dieselbe ein ganz besonderes Fachgebiet betrifft, das mehr oder weniger in sich abgeschlossen ist, und nur in vereinzelten Beziehungen mit dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe engere Berührung nimmt, glauben wir auf eine nähere Erörterung des an theoretischen Betrachtungen reichen Berichtes an dieser Stelle nicht eingehen zu sollen und beschränken uns auf einen ganz allgemein gehaltenen Ueberblick. Es sei übrigens gleich jetzt bemerkt, dass dem Berichterstatter ein sehr umfangreiches Material zu Gebote stand und zwar nicht allein von seiten der Kongressmitglieder, sondern auch von den Staatsbahnverwaltungen in Bayern, Sachsen und Preussen — ein Umstand, der den Werth des Berichtes selbstverständlich wesentlich erhöht.

Dieser selbst umfasst 6 Kapitel; das erste Kapitel ist rein geschichtlichen Charakters, indem es die Entwickelung der eisernen Brücken bis zum Jahre 1870 behandelt; im zweiten und dritten Kapitel werden die Belastungen der Brücken besprochen u. zw. im ersteren mit Bezug auf das rollende Material, im letzteren hinsichtlich der Vorschriften in den einzelnen Eisenbahnstaaten; die 2 nächsten Kapitel befassen sich mit der Erzeugung und mit der zulässigen Beanspruchung des zu verwendenden Eisens oder Stahls, während das letzte Kapitel den Zusammenhang der aufzuwendenden Metallmenge mit der Spannweite und Höhe der Brücken behandelt. In einem ausführlich gehaltenen Resumee stellt v. Leber das Resultat seiner Betrachtungen übersichtlich zusammen. Dieses Resumee ist es nun, das

hauptsächlich die Grundlage für unsere weiteren Mittheilungen bilden soll.

In Bezug auf den ersten Punkt der Hauptfrage weist der Berichterstatter zunächst auf die ausserordentliche Verschiedenheit der Metallmengen hin, welche beim Bau von Eisenbahnbrücken zur Verwendung gelangen; für Brücken gleicher Spannweite variirt die Metallmenge pro Längeneinheit oft bis zu 100 % je nach der vorgeschriebenen Belastung, welche der Konstruktionsberechnung zu Grunde zu legen ist, nach der zulässigen Inanspruchnahme der einzelnen Theile, nach dem Konstruktionssystem und schliesslich auch je nach dem Ingenieur, welcher die Projekte zeichnet. Die Formeln für die Bestimmung des Eigengewichtes der Brücken führen zumeist zu unrichtigen Ergebnissen; es bleibt unter allen Umständen der beste Vorgang, das Eigengewicht auf Grund von Vergleichen der faktisch erhobenen Eigengewichte ausgeführter Brücken zu ermitteln, wobei jeder Ingenieur vortheilhaft seine eigenen Projekte in Betracht ziehen wird. Leber hat seinem Berichte ein graphisches Tableau angefügt, welches — gestützt auf die Mittheilungen von 58 Eisenbahnen — das Gewicht des für eine Brücke erforderlichen Eisens für 1 m Geleise und zwar für Spannweiten bis zu 200 m darstellt und dem entwerfenden Ingenieur jedenfalls grosse Vortheile zu bieten vermag.

Uebergehend auf die vorgeschriebenen Belastungen durch rollendes Material betont von Leber, dass diese Belastungen für Brücken kleinerer Spannweiten eine weit grössere Bedeutung haben, als für Brücken grösserer Spannweiten, bei denen Eigengewicht und Winddruck bedeutend überwiegen; bei den grossen Bögen der Forthbrücke mit 521 m Spannweite überschreitet die Belastung durch zwei schwere Kohlenzüge nicht einmal 5 % des Eigengewichtes. Es wird sich empfehlen, wenigstens für grössere Bahnnetze die Wirkungen des im Dienste stehenden Betriebsmaterials ganz speziell zu studiren und die Vorschriften für die Berechnung der Brücken auf das Ergebniss dieser Studien zu basiren. Man kann hierbei als Belastung besondere Zugtypen annehmen oder 2 Skalen für die zu wählende gleichförmige Belastung aufstellen, wovon eine Skala der Berechnung der Biegungsmomente, die andere jener der Schwerkräfte zu Grunde zu legen wäre.

Im ersteren Falle betrachtet man vortheilhaft wenigstens 2 Zugtypen, die den beiden Verkehrsgrenzen entsprechen: einerseits einen Schnellzug mit den grössten Achsbelastungen, der schwersten Lokomotive, dem schwersten Tender und einer entsprechenden Wagenreihe, andererseits einen Güterzug mit einer schweren Lokomotive mit vielen, engliegenden gekuppelten Achsen, einem grossen Tender und mit einer grossen Reihe von Wagen schwerster Gattung. Im zweiten Falle, der von den Ingenieuren bevorzugt und selbst dann mit Vorliebe für die Berechnungen angewandt wird, wenn Zugtypen vorgeschrieben sind, erscheint es am geeignetsten, diese Studie ein für alle Mal durchzuführen, um die Ermittelungen für jede einzelne Konstruktion zu vermeiden.

Der Berichterstatter hat dem Kongress ein vollständiges Projekt bezüglich der Vorschriften über die den Brückenberechnungen zu Grunde zu legenden bewegten Lasten überreicht — ein Projekt, das allen gegenwärtig auf den wichtigsten Eisenbahnen Europas und der Vereinigten Staaten Amerikas verkehrenden schwersten Zügen vollkommen Rechnung trägt. Die offiziellen Vorschriften einzelner Länder überschreiten noch die von Leber aufgestellten Maasse, so dass von einer zu weitgehenden Annahme im allgemeinen nicht die Rede sein kann. Bezüglich des Materials, das zum Bau der Eisenbahnbrücken Verwendung findet, konstatirt der Bericht, dass das Flusseisen (fer fondu, ingot iron oder mild steel) das Schweisseisen (fer soudé, weld iron oder wrought iron) immer mehr zurückdrängt. Ueber die Härteeigenschaften des Flusseisens, aus welchem Brücken erbaut werden sollen, bestehen keine divergirenden Anschauungen mehr; man verlangt etwa 25 % Dehnung bei einer Bruchfestigkeit von wenigstens 40 kg pro 1 qm und legt ein besonderes Gewicht auf sorgfältige Fabrikation und Montirung. Die Beanspruchung kann — wie für Schweisseisen — bei Brücken kleiner und mittlerer Spannweite bis zu 6 bis 9 kg, bei Brücken für aussergewöhnlich grosse Spannweiten bis zu 8 bis 12 kg pro 1 qm zugelassen werden; doch wäre im letzteren Falle noch ein Achtel für den Winddruck zuzuschlagen. Die Wirkung des letzteren erscheint im allgemeinen durch die Annahme einer Belastung von 170 kg pro 1 qm vollauf berücksichtigt.

Zum Schlusse seines Resumees über den ersten Theil der ihm vorgelegten Frage weist von Leber noch auf die Nothwendigkeit hin, in jedem Lande eingehendere Studien darüber anzustellen, ob die stetig zunehmende Beanspruchung des Oberbaues und der Brücken infolge der steten Erhöhung des Gewichtes der Fahrbetriebsmittel auch thatsächlich durch die Vortheile gerechtfertigt erscheint, welche aus dieser Erhöhung resultiren.

Der zweite Theil der Frage, über welche von Leber zu referiren hatte, wird von dem Berichterstatter in wenigen Zeilen erledigt. Die Erprobungen und periodischen Untersuchungen der Brücken bieten dem Konstrukteur keine genügenden Garantien über die thatsächliche Bausicherheit der Brücke und aller ihrer einzelnen Theile; sie machen einen genauen Ueberwachungs- und Erhaltungsdienst durchaus nicht überflüssig. Man kann sie aber nicht entfallen lassen, weil ihr günstiges Ergebniss ein gewisses Sicherheitsgefühl hervorruft, das den Reisenden und dem Zugpersonal zu bieten, jede Bahnverwaltung verpflichtet erscheint.

Den Berathungen des Berichtes waren zwei lange Sitzungen gewidmet. Mehrere Mitglieder, so Moïse (Französische Ostbahn), Belelubsky (Russische Staatsbahnen), Schüle (Schweizer Post- und Eisenbahndepartement), Robertson (Ostindische Eisenbahn), De Kounitsky (Russisches Verkehrsministerium), Etienne (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn), Douglas fox (Manchester, Sheffield und Lincolnshire Bahn), Hutchinson (Board of Trade), Bell (Indische Staatsbahnen) u. a. ergriffen wiederholt das Wort zu zahlreichen wichtigen Bemerkungen, die hauptsächlich zur Ergänzung der Darlegungen Leber's dienten. Schliesslich wurden die Anträge des Berichterstatters, soweit sich dieselben auf die Gewichtsbestimmungen eiserner Brücken und auf die vorgeschriebenen Belastungen hinsichtlich des rollenden Materials beziehen, mit ganz unwesentlichen Abänderungen zum Beschlusse erhoben. Die weiteren Vorschläge Leber's riefen eine aussergewöhnlich lebhafte Diskussion hervor. De Kounitsky erblickt in ihnen eine Bevorzugung der gleichförmig vertheilten Belastung gegenüber den Zugtypen, eine ungerechtfertigte Verurtheilung der graphischen Methoden, besonders der sogen. Influenzlinien, die in Deutschland und Russland stets grössere Anwendung finden; Belelubsky, Douglas fox und Hutchinson sind der Anschauung, dass man in dieser Frage überhaupt nicht allzu sehr spezialisiren darf, sondern die Wahl der Methode den jeweiligen Verhältnissen anzupassen habe; schliesslich weist Etienne darauf hin, dass diese Frage eigentlich nicht vor das Forum des Kongresses, sondern in ein theoretisches Werk gehöre. Mehr oder weniger anknüpfend an diese Aeusserung, macht Bell im Hinblicke darauf, dass der Bericht den Mitgliedern sehr verspätet zugekommen ist und der Berichterstatter selbst noch von verschiedenen Bahnverwaltungen wichtige, bis nun nicht verwerthete Mittheilungen erwartet, den Vorschlag, die Diskussion über diese Fragen der nächsten Session vorzubehalten und die Kongressmitglieder einzuladen, dass sie von Leber ihre Beobachtungen und Vorschläge zur weiteren Ergänzung seines werthvollen Berichtes thunlich bald übermitteln.

Dieser Antrag wurde unter lebhaften Beifallsbezeugungen für den Berichterstatter einstimmig angenommen und erhielt auch ohne Diskussion die Zustimmung der Vollsitzung des Kongresses. Mit dieser vierten Frage waren die speziellen Aufgaben der ersten Sektion des Kongresses, welcher Hofrath Jeitteles, Generaldirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn präsidirte, erschöpft; die Berathungen über das Dezimalsystem wurden gemeinsam mit der vierten Sektion gepflogen.

Die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1895/96.

I. Organisation der Verwaltung.

Unter Aufhebung der durch Allerhöchsten Erlass vom 24. November 1879 genehmigten, am 1. April 1880 zur Einführung gelangten „Organisation der Verwaltung der Staatseisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen“ ist am 1. April 1895 die unter dem 15. Dezember 1894 Allerhöchst genehmigte „Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen“ in Kraft getreten. Demgemäss sind am 1. April 1895 die bisherigen 11 Eisenbahndirektionen, 75 Betriebsämter, sowie das Eisenbahnkommissariat zu Berlin aufgelöst und an Stelle dieser Behörden 20 Eisenbahndirektionen in der Art eingesetzt worden, dass die Verwaltungsbefugnisse der aufgelösten Betriebsämter, sowie des Eisenbahnkommissariats auf die neu gebildeten Eisenbahndirektionen bezw. ihre Präsidenten übergingen und den Direktionen für die unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung des örtlichen Dienstes ausführende Organe (Inspektionen) unterstellt wurden. An derartigen Ausführungsorganen wurden am 1. April 1895 230 Betriebsinspektionen für den Bahnunterhaltungs- und Betriebsdienst, 72 Maschineninspektionen für den Maschinen- und Betriebswerkstättendienst, 73 Werkstätteninspektionen für den Hauptwerkstättendienst, 20 Telegrapheninspektionen für den technischen Telegraphendienst und 82 Verkehrsinspektionen für den Verkehrsdienst mit besonderen, durch den Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellten Geschäftsanweisungen errichtet.

Nach den letzteren sind die Dienstobliegenheiten der einzelnen Inspektionen im allgemeinen folgende: 1. der Betriebsinspektionen: a) die Ausführung und Ueberwachung des Betriebsdienstes, soweit nicht einzelne Zweige den Maschinen-, Werkstätten-, Telegraphen- oder Verkehrsinspektionen zugewiesen sind; b) die Unterhaltung und Beaufsichtigung der im Betriebe befindlichen Strecken, sowie die Verwaltung der Bahnpolizei innerhalb ihres Geschäftsbereichs; 2. der Maschineninspektionen: die Ausführung und Ueberwachung des Maschinen- und Betriebswerkstättendienstes; 3. der Werkstätteninspektionen: die Ausführung und Ueberwachung des Hauptwerkstätten- und Werkstätten-Materialiendienstes; 4. der Telegrapheninspektionen: die Unterhaltung, Ueberwachung und Ausgestaltung der elektrischen Telegraphen-, Signal- und sonstigen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes dienenden elektrischen Anlagen; 5. der Verkehrsinspektionen: die Ausführung und Ueberwachung des Verkehrs-, Abfertigungs- und Kassendienstes. Ausserdem werden für die Ausführung von Neubauten unter der oberen Leitung der Eisenbahndirektionen nach Bedürfniss besondere Bauabtheilungen eingerichtet.

Nach den Erfahrungen, welche in den seit Einführung der neuen Verwaltungsordnung nahezu abgelaufenen 2 Jahren gemacht worden sind, darf nach dem Betriebsbericht angenommen werden, dass die von derselben erhofften Vortheile dauernd erreicht worden sind. Durch die Beseitigung einer der früheren 3 Verwaltungsinstanzen und Einsetzung der Inspektionen als verantwortliche Ausführungsorgane der betriebsleitenden Eisenbahndirektionen ist die Ordnung des Dienstes vereinfacht und die Abwickelung der Geschäfte beschleunigt worden. In gleicher Weise hat die sachliche Behandlung der Geschäfte gewonnen, da die neuen Organe der Verwaltung in engere Fühlung nicht nur mit den unteren Dienststellen der Eisenbahnverwaltung und mit den staatlichen und kommunalen Verwaltungsbehörden, sondern namentlich mit den Verkehrsinteressenten getreten sind. Auch die in wirthschaftlicher Beziehung an die Neuordnung geknüpften Hoffnungen haben sich erfüllt, indem durch Verminderung des Beamtenpersonals wesentliche Ersparnisse an persönlichen und allgemeinen Verwaltungskosten (für Büreauräume, Inventarien, Drucksachen usw.) ermöglicht worden sind.

Neben dieser durch die neue Organisation erzielten Verminderung des Verwaltungsaufwandes hat in gleicher Richtung die ebenfalls am 1. April 1895 eingetretene eingreifende Umgestaltung und Vereinfachung des Etats- und Rechnungswesens den vortheilhaftesten Einfluss ausgeübt.

II. Umfang des Bahngebietes.

Die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Preussischen Staatseisenbahnen mit voller Spurweite, einschliesslich der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des Preussischen Antheils an der Main-Neckarbahn hatten am Schlusse des Betriebsjahres 1895/96 eine Gesammtlänge (Eigenthumslänge) von 27 260,30 km (gegen 26 363,66 km Ende des Betriebsjahres 1894/95). Der Umfang des Staatseisenbahnnetzes hat sich sonach im Berichtsjahre durch den Hinzutritt neueröffneter Strecken (553,10 km), sowie der auf Grund des Gesetzes vom 16. Juli 1895 in den Besitz des Preussischen Staates übergegangenen Eisenbahnunternehmungen (378,36 km), ferner durch die sonstigen Zugänge infolge von Bahnhofs- und Geleisumbauten (3,01 km), Aufnahme seither versehentlich nicht in Zugang gebrachter Strecken (5,52 km), Aufnahme bisher nicht öffentlicher Bahnstrecken unter die Bahnen für öffentlichen Verkehr (5,87 km) und infolge von Längenberichtigungen (7,28 km) um zusammen 953,14 km vermehrt, während infolge Ausserbetriebsetzung (6,96 km), Bahnhofs- und Geleisumbauten (3,39 km), Berichtigung seither unzutreffender Nachweise (22,14 km) und sonstiger Berichtigungen (24,01 km) zusammen 56,50 km in Abgang kommen. Werden von der Gesammtlänge von 27 260,30 km die Längen der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des Preussischen Antheils an der Main-Neckarbahn mit zusammen 60,39 km in Abzug gebracht, so ergibt sich für die sämmtlichen Preussischen Eisenbahn-Direktionsbezirke eine Gesammtlänge der Normalspurbahnen für den öffentlichen Verkehr von 27 199,91 km. Im Besitze des Preussischen Staates befanden sich ausserdem noch die schmalspurigen, dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Zweigbahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirke (118,50 km) sowie die am 1. November 1895 auf Grund des Gesetzes vom 16. Juli 1895 erworbenen, dem Personen- und Güterverkehre dienenden schmalspurigen Eisenbahnen Hildburghausen-Friedrichshall (30 km) und Eisfeld-Unterneubrunn (18 km) mit einer Gesammtlänge von 166,50 km, sowie eine Anzahl von Bahnstrecken für nichtöffentlichen Verkehr, deren Gesammtlänge sich auf 212,19 km beläuft. Von der Gesammtlänge der Bahnen für den öffentlichen Verkehr mit voller Spurweite von 27 260,30 km entfallen auf Hauptbahnen 18 994,74 km oder 69,68 % und auf Bahnen, welche nach der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung (Nebenbahnen) betrieben werden 8 265,56 km oder 30,32 % bezw. auf die Provinzen Ostpreussen 1 568,95 km, Westpreussen 1 340,66 km, Pommern 1 402,93 km, Posen 1 839,90 km, Schlesien 3 524,66 km, Brandenburg einschliesslich Berlin 2 712 km, Sachsen 2 373,90 km, Hannover 2 134,55 km, Westfalen 2 132,94 km, Hessen-Nassau 1 437,48 Kilometer, Rheinprovinz 3 375,74 km und Schleswig-Holstein 1 053,73 km, während ausserhalb des Preussischen Staatsgebietes 2 363,06 km belegen sind.

In welcher Weise das Preussische Staatseisenbahnnetz seit dem Jahre 1870 erweitert worden ist, ergibt die nachstehende Zusammenstellung:

Betriebsjahr	Bahnlänge zu Anfang des Jahres	Zugang im Laufe des Jahres		Bahnlänge am Ende des Jahres
		durch Neueröffnung von Strecken	durch Verstaatlichung von Privatbahnen	
	km	km	km	km
1870	3 105,17	49,86	—	3 245,03
1875	3 870,66	230,18	—	4 100,84
1880/81	6 049,42	193,29	5 001,87	11 244,58
1884/85	15 431,08	551,77	3 394,88	19 377,73
1889/90	22 961,33	683,29	87,98	23 732,60
1894/95	25 881,84	422,90	—	26 304,74
1895/96	26 304,38	517,17	378,36	27 199,91

In den Besitz des Preussischen Staates sind im Laufe der Jahre folgende Privateisenbahnen übergegangen: 1872 die Taunus-Eisenbahn, 1876 die Strecken Halle-Münden und Nordhausen-Nyxei, 1880/81 die Berlin-Stettiner, Magdeburg-Halberstädter, Hannover-Altenbekener, Köln-Mindener, Rheinische, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Hamburger Eisenbahn und der Hessische Antheil an der Main-Weserbahn, 1882/83 die Bergisch-Märkische, Thüringische, Berlin-Anhaltische und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn, 1883/84 die Berlin-Görlitzer, Märkisch-Posener und Rhein-Nahe-Eisenbahn, sowie die Lippischen und Bremischen Strecken, 1884/85 die Oberschlesische, Rechte-Oder-Ufer, Posen-Kreuzburger, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Altona-Kieler, Berlin-Hamburger und Tilsit-Insterburger Eisenbahn sowie die Hamburg-Bergedorfer Strecke, 1885/86 die Braunschweigische, Schleswigsche, Münster-Enscheder, Halle-Sorau-Gubener und Oels-Gnesener Eisenbahn, 1887/88 die Angermünde-Schwedter, Oberlausitzer, Berlin-Dresdener, Nordhausen-Erfurter und Aachen-Jülicher Eisenbahn, 1889/90 die Strecken Bismarck-Landesgrenze und Bocholt-Landesgrenze in der Richtung auf Winterswyk sowie Gotha-Ohrdruf und Fröttstädt-Friedrichroda, 1890/91 die Wernshausen-Schmalkaldener, Unterelbesche und Westholsteinische Eisenbahn sowie die Schleswig-Holsteinische Marschbahn, 1895/96 die Weimar-Geraer, Saal- und Werra-Eisenbahn sowie die schmalspurigen Eisenbahnen von Eisfeld nach Unterneubrunn und von Hildburghausen nach Friedrichshall.

Die Betriebslänge der unter Preussischer Staatsverwaltung für Rechnung des Staates betriebenen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen mit voller Spurweite (unter Zurechnung der von fremden Bahnverwaltungen gepachteten

und unter Abrechnung der pachtweise an fremde Verwaltungen überlassenen Bahnstrecken) betrug am Schlusse des Berichtsjahres 27 265,84 km und hat gegen die Länge des Vorjahres um 898,19 km zugenommen; da jedoch die im Laufe des Jahres hinzugetretenen neuen Bahnstrecken, sowie die durch Um- und Neubauten auf den bereits vorhandenen Betriebsstrecken hervorgerufenen Zu- und Abgänge mit ihren Längen nur nach dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung bezw. nach dem Verhältniss der in das Betriebsjahr fallenden Betriebs- und Verwendungszeiten zu der Betriebslänge am Schlusse des Vorjahres hinzu- oder von derselben abgerechnet werden, so ermässigt sich die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt (durchschnittliche Betriebslänge) auf 27 000,27 km. Als Hauptbahnen wurden 18 978,46 km und als Nebenbahnen 8 287,38 km betrieben.

Die Betriebslänge der von den Königlichen Eisenbahndirektionen betriebenen Bahnen für nichtöffentlichen Verkehr betrug 70,50 km. Ausserdem wurden im Berichtsjahre die Kreis Oldenburger Eisenbahn (23,12 km) — durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona —, die Birkenfelder Zweigbahn (5,23 km) — durch die Königliche Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken —, die Ihmebahn (13,25 km) — durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Cassel — und die Farge-Vegesacker Eisenbahn (10,44 km) — durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover — mit zusammen 52,04 km für Rechnung von Privatgesellschaften und die Kohlenzweigbahn Stadthagen-Osterholz (4,75 km) — durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover — für Rechnung des Königlich Preussischen und Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Bergfiskus verwaltet.

III. Statistisches Anlagekapital.

Das für die am Schlusse des Berichtsjahrs im Betriebe befindlichen vollspurigen Preussischen Staatseisenbahnen, einschliesslich der Bahnen für nichtöffentlichen Verkehr, verwendete (statistische) Anlagekapital beziffert sich auf 6 991 449 805 Mark und unter Hinzurechnung von 7 185 671 *M.* für die Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und 5 657 799 *M.* für den Preussischen Antheil an der Main-Neckarbahn zusammen auf 7 004 293 275 *M.* Rechnet man von dem ersteren Betrage die in demselben mitenthaltenen, auf die Herstellung der Bahnen für nichtöffentlichen Verkehr verwendeten Baukosten in Höhe von 11 312 660 *M.* ab, so verbleibt für die im Betriebe befindlichen, dem öffentlichen Verkehre dienenden vollspurigen Bahnen ein Anlagekapital von 6 980 137 145 *M.* oder für 1 km Bahnlänge von 256 624 *M.* Gegen die entsprechenden Beträge des Vorjahres hat sich mithin das Anlagekapital um 147 612 303 *M.* erhöht und der Durchschnittsbetrag desselben für 1 km Bahnlänge um 3 121 *M.* vermindert. Von den auf die Herstellung der Bahnen für nichtöffentlichen Verkehr von zusammen 212,19 km verwendeten Baukosten in Höhe von 11 312 660 *M.* entfallen auf 1 km Bahnlänge 53 314 *M.* Für die Ertragsberechnung der Preussischen Staatseisenbahnen, bei der das Anlagekapital der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn und des Preussischen Antheils an der Main-Neckarbahn ausser Betracht bleibt, ergibt sich ein durchschnittliches Anlagekapital von 6 957 307 986 *M.* gegen 6 812 071 006 *M.* im Vorjahre.

IV. Betriebsverwaltung.

Aus Anlass des Uebergangs der Werra-, der Weimar-Geraer und der Saal-Eisenbahn auf den Preussischen Staat wurden im Direktionsbezirk Erfurt 4 Betriebsinspektionen: in Meiningen, Coburg, Weimar und Jena, 2 Maschineninspektionen: in Meiningen und Jena und 2 Verkehrsinspektionen: in Meiningen und Weimar (unter Aufhebung der Verkehrsinspektion Erfurt 2) errichtet. Ferner ist im Direktionsbezirk Hannover die Verkehrsinspektion Hannover 1 nach Bielefeld verlegt. Am Schlusse des Berichtsjahres wurden mithin gezählt: 234 Betriebsinspektionen, 74 Maschineninspektionen, 73 Werkstätteninspektionen, 20 Telegrapheninspektionen und 83 Verkehrsinspektionen.

Die Unterhaltung der Betriebsmittel (einschliesslich der Anfertigung der nothwendigen Vorrathsstücke), die Erneuerung einzelner Theile, die Instandhaltung schadhaft gewordener Wagen fremder Eisenbahnverwaltungen sowie die Unterhaltung der mechanischen Vorrichtungen der Bahnanlagen erfolgt in eigenen Werkstätten der Verwaltung. Die Werkstätten sind nach Zweck, Umfang und Ausrüstung eingetheilt in: Hauptwerkstätten, Nebenwerkstätten und Betriebswerkstätten. Am Schlusse des Berichtsjahres waren vorhanden: 59 Hauptwerkstätten, 16 Nebenwerkstätten und 229 Betriebswerkstätten; darunter befinden sich 52 Werkstätten mit mehr als 300 Arbeitern, 41 Werkstätten mit mehr als 50 bis 300 Arbeitern und 211 Werkstätten mit 50 oder weniger Arbeitern.

In den Werkstätten der Staatseisenbahnverwaltung findet bekanntlich auch eine planmässige Ausbildung von Lehrlingen für die hauptsächlichsten Handwerke des Eisenbahn-Werkstättenwesens statt.

In den 71 (im Vorjahre 65) mit der Ausbildung von Lehrlingen betrauten Werkstätten befanden sich am Ende des Jahres:

und zwar:	1895/96	1894/95
	Anzahl der Lehrlinge	
im 1. Lehrjahre	600	558
„ 2. „	557	576
„ 3. „	578	571
„ 4. „	578	569
zusammen	2 313	2 274.

Unter Zurückführung der durchschnittlichen Beschäftigungsdauer auf volle Tagesleistungen betrug die Anzahl der Lehrlinge im Berichtsjahre 2 291 gegen 2 235 im Jahre 1894/95. Neben der handwerksmässigen Ausbildung, welche die Lehrlinge in den Werkstätten erhielten, wurden dieselben zum Besuche der verwaltungsseitig eingerichteten Unterrichtsstunden, sowie der am Orte bestehenden Fortbildungsschulen angehalten. Bei den Schlussprüfungen in den letzteren wurden 10 Lehrlingen Prämien und 5 Lehrlingen öffentliche Belobigungen wegen ihres Fleisses und guter Führung zuerkannt. Ausstellungen von Lehrlingsarbeiten haben im Berichtsjahre verwaltungsseitig nicht stattgefunden, dagegen betheiligten sich im März 1896 19 Lehrlinge der Werkstätteninspektion zu Gotha an der vom Gewerbeverein in Gotha und mehrere Lehrlinge der Werkstätteninspektion zu Königsberg i. Pr. an der bei der Direktion des gewerblichen Centralvereins der Provinz Ostpreussen in Königsberg veranstalteten Ausstellung von Lehrlingsarbeiten. In Gotha wurden den Lehrlingen 4 erste, 8 zweite und 6 dritte Preise zuerkannt; in Königsburg wurden die sämmtlichen ausgestellten Arbeiten dieser Lehrlinge mit einem 50 *M.* betragenden ersten Preise belegt, welcher Betrag an drei Lehrlinge vertheilt wurde.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 67 Gasanstalten der eigenen Verwaltung, und zwar 17 Steinkohlengas- und 49 Fettgasanstalten sowie eine Wassergasanstalt im Betrieb. Von diesen Anstalten wurden 13 mit mehr als 5 Arbeitern, die übrigen mit 5 oder weniger Arbeitern betrieben.

V. Betriebsdienst.

Infolge von Naturereignissen ist die regelmässige Ausführung des Betriebsdienstes im Berichtsjahre in kaum nennenswerthem Maasse gestört worden.

Bei Aufstellung der Fahrpläne ist die Verwaltung auch im Berichtsjahre bestrebt gewesen, unter Wahrung der durch die Finanzlage des Staats gebotenen Rücksichten, den hervorgetretenen Bedürfnissen des Verkehrs nach Möglichkeit gerecht zu werden.

Die Vornahme der Fahrkartenprüfung auf den Stationen und die damit im Zusammenhange stehende Absperrung der Bahnsteige, ist im allgemeinen als durchgeführt zu betrachten. Frei geblieben sind von dieser Einrichtung nur diejenigen Stationen und solche Bahnstrecken, im wesentlichen nur Nebenbahnstrecken, auf welchen eine ordnungsmässige Fahrkartenkontrole sich in Anbetracht des geringen Verkehrs ohne jede Betriebserschwerniss regelmässig während des Aufenthalts der Züge auf den Stationen ermöglichen lässt.

VI. Betriebsmittel.

Im Betriebe waren am Schlusse des Betriebsjahres 1895/96 zusammen 10 924 Lokomotiven, (gegen 10 715 Lokomotiven im Vorjahre), 18 801 (gegen 17 871) Personenwagen, 4 834 (gegen 4 648) Gepäckwagen und 225 007 (gegen 218 033) Güterwagen. Die Beschaffungskosten der gesammten am Ende des Berichtsjahres vorhandenen Betriebsmittel mit Ausnahme derjenigen für die Thüringischen Schmalspurbahnen betragen 1 306 043 502 Mark oder 18,71 % des verwendeten Anlagekapitals der vollspurigen Preussischen Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr. Hiervon entfallen auf Lokomotiven 454 951 232 *M.* (34,83 %), Personenwagen 182 301 439 *M.* (13,96 %), Gepäckwagen 33 399 524 *M.* (2,56 %) und Güterwagen 635 391 307 *M.* (48,65 %).

In dem Berichtsjahre haben sowohl die Gesammtleistungen der Lokomotiven als auch die Gesammtleistungen der Wagen nicht unbedeutend zugenommen, was theils dem Hinzutritt der erworbenen Bahnen und neu eröffneten Strecken, theils (und zwar überwiegend) der eingetretenen Verkehrssteigerung zuzuschreiben ist. Von den eigenen und fremden Lokomotiven sind auf eigenen Betriebsstrecken 371 675 838 (359 879 411) und auf 1 km mittlerer Betriebslänge 13 755 (13 762) Lokomotivkilometer zurückgelegt worden.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den eigenen Betriebsstrecken 9 934,72 (9 398,12) Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 367 677 (359 379) Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfallen hiervon 1 892,63 (1 820,12), auf die Gepäckwagen 522,97 (511,23), auf die Güterwagen 7 318,94 (6 872,29) und auf die Postwagen 200,18 (194,48) Millionen Achskilometer.

VII. Ergebnisse des Betriebes.

A. Einnahmen und Ausgaben im allgemeinen.

Mit der am 1. April 1895 eingetretenen Umgestaltung der Verwaltungsbehörden hat gleichzeitig eine auf eine durchgreifende Vereinfachung abzielende Neugestaltung des Etats- und Rechnungswesens stattgefunden. Da das neue Etatsschema den Darstellungen der Ergebnisse des Jahres 1895/96 hat zu Grunde gelegt werden müssen, kann eine Gegenüberstellung der Ergebnisse des Berichtsjahres mit denjenigen des Vorjahres nicht erfolgen, das Vorjahr ist vielmehr, nur soweit dies anging, zur Vergleichung herangezogen worden.

Die Gesammteinnahmen haben 1 039 420 046 *M.* im Berichtsjahre gegen 955 938 395 *M.* im Vorjahre betragen; dieselben sind somit um 83 481 651 *M.* oder 8,73 % gestiegen. An dieser Steigerung der Einnahmen sind die verstaatlichten Eisenbahnen mit 6 243 660 *M.* oder 0,65 % betheiligt. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge zurückgeführt, ergeben die Einnahmen 38 468 *M.* gegen 36 555 *M.* im Vorjahre, haben mithin eine Steigerung um 1 913 *M.* oder 5,23 % erfahren. Die Einnahmen des Jahres 1895/96 würden sich um 23 157 506 *M.* höher gestellt haben, wenn die Reichs-Postverwaltung die Leistungen der Eisenbahnverwaltung voll vergütet hätte. Den im Etat für 1895/96 vorgesehenen Gesammteinnahmen von 980 961 000 *M.* gegenüber stellt sich die Wirklichkeit von 1 039 420 046 *M.* um 58 459 046 *M.* oder 5,95 % höher. An dieser Mehreinnahme sind die verstaatlichten Bahnen mit 6 254 660 *M.* oder 0,63 % betheiligt. Auf den Personen- und Gepäckverkehr entfielen hiervon 273 901 836 *M.* = 26,35 % (gegen 255 400 000 *M.* nach dem Etat), auf den Güterverkehr 697 206 028 *M.* = 67,08 % (gegen 661 738 000 Mark nach dem Etat) und auf sonstige Einnahmen 68 312 182 *M.* = 6,57 % (gegen 63 823 000 *M.* nach dem Etat).

Die Gesammtausgaben erforderten im Berichtsjahre 569 951 357 *M.* gegen 570 523 588 *M.* im Vorjahre; dieselben sind somit um 572 231 *M.* oder 0,10 % zurückgegangen. Da die verstaatlichten Bahnen mit einer Ausgabe von 4 079 048 *M.* hierin mitenthalten sind, so berechnet sich der gegen das Vorjahr eingetretene Ausgaberückgang in Wirklichkeit auf 4 651 279 *M.* oder 0,82 %. Im Verhältniss zu der durchschnittlichen Betriebslänge, sowie zu den Leistungen der Betriebsmittel ist gleichfalls ein allgemeiner Rückgang der Gesammtausgaben eingetreten, und zwar betrugen dieselben auf 1 km mittlerer Betriebslänge 21 094 *M.* (gegen 21 817 *M.* im Vorjahre), auf 1 000 Lokomotivnutzkilometer 2 390 *M.* (gegen 2 477 *M.* im Vorjahre) und auf 100 000 Wagenachskm 5 737 *M.* (gegen 6 071 *M.* im Vorjahre). Im Verhältniss zu den Gesammteinnahmen betragen die Gesammtausgaben 54,83 % gegen 59,68 % im Vorjahre. Den im Etat für 1895/96 vorgesehenen Gesammtausgaben von 566 703 500 *M.* gegenüber stellt sich die Wirklichkeit von 569 951 357 *M.* um 3 247 857 *M.* oder 0,57 % höher. Da an der Mehrausgabe die verstaatlichten Bahnen mit 4 079 048 *M.* betheiligt sind, so ergibt sich gegen den Etatssatz eine Minderausgabe von 831 191 *M.* oder 0,15 %.

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug 469 468 689 *M.* im Berichtsjahre gegen 385 414 807 *M.* im Vorjahre, ist somit im Jahre 1895/96 um 84 053 882 *M.* oder 21,80 % höher gewesen als im Jahre 1894/95. An diesem Mehrüberschuss sind die verstaatlichten Bahnen mit 2 175 612 *M.* oder 0,56 % betheiligt, so dass sich derselbe ohne diese Bahnen auf 81 878 270 *M.* oder 21,24 % berechnet haben würde. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge stellte sich der Ueberschuss auf 17 374 *M.* gegen 14 738 *M.* im Vorjahre und ist somit um 2 636 *M.* oder 17,89 % gestiegen. Im Verhältniss zu der Gesammteinnahme beträgt der Ueberschuss im Berichtsjahre 45,17 % gegen 40,32 % im Vorjahre, während derselbe im Verhältniss zum durchschnittlichen statistischen Anlagekapital eine Verzinsung von 6,75 % gegen 5,66 % im Vorjahre ergibt. Ohne Berücksichtigung der verstaatlichten Bahnen, die sich mit 3,78 % verzinst haben, ist das Anlagekapital der Preussischen Staatseisenbahnen im Berichtsjahre mit 6,77 % verzinst worden. Dem im Etat für 1895/96 vorgesehenen Ueberschusse von 414 257 500 *M.* steht ein wirklicher Ueberschuss von 469 468 689 *M.* gegenüber, mithin sind 55 211 189 Mark oder 13,33 % mehr erzielt worden. Die verstaatlichten Bahnen sind hieran mit 2 175 612 *M.* oder 0,53 % betheiligt, so dass ohne Berücksichtigung der Ergebnisse dieser Bahnen der Ueberschuss 53 035 577 *M.* oder 12,80 % mehr als veranschlagt worden, betragen hat.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die von der Königlichen Eisenbahndirektion Essen am 15. Januar d. J. für den Gesammtverkehr eröffnete Verbindungsbahn Oberhausen-Osterfeld K. M. (2,1 km) ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Am 20. Januar d. J. ist die an der Linie Debreczen-Szerencs zwischen den Stationen Nyiregyháza und Ujfehértó gelegene Halte- und Verladestelle Császárszállás für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 457 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 10. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 15. Februar d. J. wird der 2. Nachtrag zur vierten Ausgabe der Kundmachung 4 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, „Ausführungsbestimmungen und alphabetisches Verzeichniss zu Anlage B der Verkehrsordnung", ausgegeben werden. Derselbe enthält Aenderungen des Abschnitts C der Kundmachung 4.

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Verwaltungsbezirke der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen und der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz. Bearbeitet im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. 1897. 4 Blätter im Maassstab 1 : 1 000 000. Kommissionsverlag der Simon Schropp'schen Landkartenhandlung in Berlin. Preis 5 *M.*, auf Leinen mit Rollen 12 *M.*

Die nach dem Stande vom 1. April d. J. vervollständigte Karte enthält die farbig unterschiedenen Bahnnetze der Haupt- und Nebenbahnen sämmtlicher 21 Direktionsbezirke mit besonderer Bezeichnung der ein- und mehrgeleisigen sowie der zur Ausführung genehmigten Strecken, ferner die Schmalspur-, die Klein- und die Trambahnen für den öffentlichen Verkehr. Von den Städten Berlin, Breslau, Coblenz, Frankfurt a/M., Halle, Hamburg-Altona, Köln, Leipzig und Magdeburg mit ihren Eisenbahnanlagen sind im Maassstabe 1 : 100 000 gezeichnete Pläne beigefügt. Die Karte ist in der W. Greve'schen Steindruckerei in Berlin hergestellt.

M.

Personalnachrichten.

P. P. Wassiléwsskij, Präsident der Verwaltung der Russischen Staatsbahnen †.

Erst vor Jahresfrist hat das Russische Staatsbahnwesen durch den Tod des damaligen Leiters desselben, Ssumarókow, einen herben Verlust erlitten und schon wieder hat ein tragisches Verhängniss einen der höchsten Würdenträger des Ministeriums der Verkehrswege dahingerafft. Am 18. (6.) Januar d. J. ist der Präsident der Verwaltung der Staatsbahnen Wassiléwsskij im Alter von 56 Jahren einer schweren Schusswunde erlegen, die er am 17. (5.) Dezember 1896 von einem Beamten der Transkaukasischen Eisenbahn, einem Armenier, erhalten hat. Letzterer war in einer persönlichen Beschwerdesache nach St. Petersburg gekommen. In dem Glauben, dass die Erledigung durch Wassiléwsskij verzögert werde, hat er denselben in dem Flur des Dienstgebäudes in den Rücken geschossen und dann sich selbst sofort getödtet. Die in den Körper Wassiléwsskij's eingedrungene Kugel hat bei wiederholten ärztlichen Versuchen, bei denen auch von den Röntgenstrahlen Gebrauch gemacht ist, nicht entfernt werden können. Da das Rückgrat schwer verletzt war, so trat eine allmähliche qualvolle Lähmung der Glieder ein.

Wassiléwsskij war, wie dem „Centralblatt der Bauverwaltung" aus St. Petersburg berichtet wird, ein ehemaliger Zögling des Institutes der Verkehrsingenieure. Seit dem Jahre 1862 war er in der Russischen Eisenbahnverwaltung, hauptsächlich bei der Eisenbahn Moskau-Brest, thätig. Er wurde 1893 zum Präsidenten der Verwaltung der Staatsbahnen und 1895 zum Wirklichen Staatsrathe ernannt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Bezeichnung von Stationen.

Die bei Holzdorf an der Elster belegene Güternebenstelle Schönewalde führt fortan die Bezeichnung „Schönewalde bei Holzdorf an der Elster".

Halle a/Saale, den 3. Februar 1897. (317)
Königliche Eisenbahndirektion.

Aenderung von Stationsnamen. Die an der Strecke Altenbeken-Holzminden belegene Station Brakel erhält vom 15. d. Mts. ab den Namen Brakel Kr. Höxter. In den Personen- und Gepäcktarifen war diese Station bisher als Brakel bei Driburg bezeichnet.

Münster, den 8. Februar 1897. (318)
Königliche Eisenbahndirektion.

2 Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz- und Mühlenerzeugnissen in Sendungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Erfurt, Essen, Frankfurt a/M., Halle a/Saale, Hannover, Köln, Magdeburg und Münster i/W. nach den Stationen Aachen, Aachen - Bleyberg Grenze, Aachen Templerbend, Dalheim Grenze, Herbesthal und Venlo K. M. zur Weiterbeförderung nach Belgien und Frankreich (über Belgien) in Kraft.

Er findet nur Anwendung auf Sendungen von Deutschland nach Belgien und Frankreich, welche mit direktem internationalen Frachtbriefe nach einer auf Belgischem oder Französischem Gebiet belegenen Station zur Beförderung aufgeliefert werden. Die Deutsche Grenzstation, auf welcher die Umkartirung vorgenommen werden soll, ist von dem Absender im Frachtbriefe zu bezeichnen.

Statt der ermässigten Ausfuhrfracht wird jedoch die gewöhnliche Inlandsfracht von der Deutschen Versand- nach der Grenz-Uebergangsstation berechnet und der Unterschied von dem im Frachtbriefe über die Ausfuhr der Sendung aus Deutschland bezeichneten Adressaten, und zwar auch bei Frankosendungen, nacherhoben, wenn die Sendung nach Deutschland wieder eingeführt wird.

Preis des Ausnahmetarifs 10 ₰.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Eisenbahndirektionen und Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 7. Februar 1897. (319)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die diesseitige Station Tarnau wird mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen für den Verkehr nach sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen und den Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn einbezogen.

Kattowitz, den 8. Februar 1897. (320)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Seehafenverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. finden die für rohe Baumwolle bestehenden Ausnahmesätze auch auf Baumwollabfälle Anwendung.

Hannover, den 6. Februar 1897. (321)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafenverkehr. Baumwollabfälle werden im Verkehre mit Eger, Franzensbad und Hof transit für die anschliessende Lokalbahn vom 1. Februar d. J. ab und im Verkehre mit Neuulm, Lindau, Bregenz vom 20. Februar d. J. ab zu den Sätzen für rohe Baumwolle befördert.

Hannover, den 6. Februar 1897. (322)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Reis, geschält, ab Roveredo nach Eger gelangt mit 1. März l. J. ein Ausnahmefrachtsatz zur Einführung.

München, im Februar 1897. (323)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-Oesterreich-Ungarischer Kohlenverkehr. Am 1. Januar d. J. ist ein neuer Tarif für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Kraft getreten. Durch diesen Tarif werden die direkten Frachtsätze des Oberschlesisch-Oesterreich - Ungarischen Kohlentarifs Heft I und III für einige Stationen durch Umkartirung in Marchegg oder Wien unterboten. Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die billigeren Umkartirungsfrachten nachträglich gewährt und die Frachtunterschiede im Reklamationswege gegen Vorlage der Frachtbriefe und bezw. Frankaturnoten zurückerstattet werden. Im Interesse der beschleunigten Beförderung der Sendungen und um Ablenkungen von den zwischen den betheiligten Verwaltungen vereinbarten Wegevorschriften zu vermeiden, wird ersucht, von Vorschreibung der Umkartirung in Marchegg oder Wien in den Frachtbriefen abzusehen.

Sobald als möglich wird die Regulirung dieses Tarifs erfolgen.

Kattowitz, den 6. Februar 1897. (324)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag XIV zu Theil IIb (Schnittsätze für die Französischen Strecken) in Kraft. (Gratis.)

Strassburg, am 3. Februar 1897. (325)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. wird im diesseitigen Binnenverkehr ohne Beschränkung auf bestimmte Versand- und Empfangsstationen ein Ausnahmetarif (Nr. 21) für „feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke)" in vollen Wagenladungen zu den Sätzen des Spezialtarifs III eingeführt.

Strassburg, den 4. Februar 1897. (326)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutscher Privatbahn - Verkehr. Am 15. Februar d. J. tritt zu dem Gütertarif (Heft 1) für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 5 in Kraft, enthaltend Entfernungen für die neu aufgenommene Station Utzerath des Direktionsbezirks St. Johann - Saarbrücken, neue und anderweite, gekürzte Entfernungen und Frachtsätze für die Station Elten der Niederländischen Staatsbahn, Aenderungen des Vorworts, der besonderen Tarifvorschriften und der Ausnahmetarife sowie Berichtigungen. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Münster, den 8. Februar 1897. (327)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch - Belgisch - Deutsch - Russischer Verkehr. Am 1. März d. J. tritt für den Verkehr zwischen Belgien einerseits und Russland andererseits ein neuer Gütertarif, Theil II, Heft I in Kraft, durch welchen das gleiche Heft der Deutsch-Französischen Tarifausgabe vom 1. März 1895 neuen Stils, soweit es sich auf den Verkehr zwischen Belgien und Russland bezieht, aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält insbesondere vielfache Aenderungen in der Waarenklassifikation für die Russischen Strecken (östlich vom Schnittpunkte).

Die in ihm bereits vorgesehene Waarenklassifikation für den Verkehr mit den Warschauer Bahnen, Tariftabelle V, tritt erst mit einem noch näher bekannt zu machenden Tage in Kraft.

Der Tarif ist zum Preise von 0,50 ℳ von der Drucksachenverwaltung hierselbst zu beziehen.

Köln, den 8. Februar 1897. (328)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Am 12. Februar d. J. treten im Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn zwischen den Stationen Gr. Koschlau, Hartowitz, Löbau i/Wpr., Montowo und Rybno einerseits und Stuhm und Lindenau i/Wpr. andererseits Ausnahmefrachtsätze für Feld-, Pflaster- und Bruchsteine bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze ertheilen die vorgenannten Stationen nähere Auskunft. (329)

Danzig, den 8. Februar 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1897 ist die Abfertigungsstelle Pozsony - dynamitgyár für Sendungen von und nach der Dynamitfabrik der Aktiengesellschaft „Dynamit-Nobel" mit den für Pozsony bestehenden Frachtsätzen in die Verbandsverkehre aufgenommen worden. (330)

Köln, den 9. Februar 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Für Kohlensendungen aus der Deutschlandgrube bei Schwientochlowitz nach der Koksanstalt „Glückauf" bei Zabrze kommt bis auf weiteres der jeweilige Frachtsatz des Anhangs zum Gruppentarif II von Deutschlandgrube nach Zabrze Koksanstalt zur Anwendung. (331)

Kattowitz, den 10. Februar 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin - Schlesisch - Märkisch - Sächsischer Vieh- usw. Tarif. Am 15. Februar d. J. treten für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren zwischen der Station Söllichau des Eisenbahndirektionsbezirks Halle einerseits und den Sächsischen Stationen Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig I (Vieh- und Schlachthof), Leipzig II (Dresdn. Bhf.) und Liebertwolkwitz andererseits direkte Fracht-

(Güterverkehr Fortsetzung S. VI.)

Nr. 3. Jahrgang 1897. Berlin, am 13. Februar 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	80	1	Kollo	Träger	6	1	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
2	A	—	1	„	Eisenplatte	?	2	Spandau	K. E.-D. Berlin	
3	A B B	2551	1	—	1. Bierfass	33	3	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
4	A C	4	1	Sack	7 Stück Säcke	9,5	4	Bublitz	K. E.-D. Danzig	
5	A u. C	6426	1	Kollo	Guss	5	5	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
6	A F	150	1	Eimer	gefüllt	?	6	Bonn	K. E.-D. Köln	
7	A H	1/2	2	Körbe	1. Weinflaschen	82	7	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
8	A L W	2298	1	Pack	Piassavabesen	?	8	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
9	{ A L L Y 1/100 }	89	1	Ballen	Baumwollproben	26,5	9	Bremen	K. E.-D. Hannover	
10	A M E	993	1	Kollo	Rohrschraubstock	15	10	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
11	A N	1323	1	Kiste	Eisenwaaren	24	11	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
12	A R	1	1	Bund	2 Stangen Rundeisen	—	12	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
13	A S	1	1	—	Unterlagerkasten	—	13	Duisburg	K. E.-D. Essen	
14	A T S	2492/3	2	Kolli	je 3 Thürrollen	6	14	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
15	A W	—	1	Koffer	Kleider	49	15	Schwabach	Bayerische Stsb.	
16	A W	2	1	Kiste	Pech	56	16	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
17	A W & C	9201	1	—	leeres Fass	31	17	Walkenried	K. E.-D. Cassel	
18	B	1—6	6	Pack	leere Säcke	130	18	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
19	B	6	1	—	leere Kiste	3,5	19	Bremen	K. E.-D. Hannover	
29	B	2	1	Stück	Holzpantoffel	0,5	20	Hannover N.	„	
21	B B	1664	1	—	leere Kiste	27	21	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
22	B C	7009	1	Kollo	Feuertopf	20	22	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
23	B u. D	10000	1	Sack	Mandeln	24	23	Elberfeld	„	
24	B H	—	1	Bund	Holzplatten	31	24	Holenbrunn	Bayerische Stsb.	
25	B L	477	1	Kiste	Malzkaffee	35,5	25	Duisburg	K. E.-D. Essen	
26	B M	9118	1	—	leere Kiste	25	26	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	— Mainz.
27	B S	18694	1	—	leere Kiste	13	27	„	„	— Camberg.
28	B V	789	1	Kiste	Metallwaaren	26	28	Bremen	K. E.-D. Hannover	
29	B W	6205	1	„	?	—	29	Courl	K. E.-D. Essen	
30	C	31 3114	6	—	bemalte Blechteller	2	30	Hof	Bayerische Stsb.	
31	C B	5213	1	Pack	Papier	94	31	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
32	C L F	5852	1	Sack	Haselnüsse	100	32	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
33	C W T	909	1	—	1. Bierfass	17	33	Bremen	K. E.-D. Hannover	
34	D	4310	1	Kiste	1. Cigarrenkisten	26,5	34	„	„	
35	D	6281	1	„	Ofentheile	28	35	Neuss	K. E.-D. Köln	
36	D	—	18	Kolli	Guss	?	36	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	{ Rheinböllen-Mainz.
37	D	—	1	Kollo	Guss	1	37	„	„	
38	D	12406	1	Schnur	11 Paar Holzschuhe	12	38	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
39	D	—	1	—	gusseis. Achsbüchse	1,5	39	Bremen	K. E.-D. Hannover	
40	E	3504	1	Fass	gefüllt	200	40	Aachen	K. E.-D. Köln	
41	E D	200	1	Kiste	Leinen	127	41	Köln-Ger.	„	
42	E F	2565	1	—	1. Bierfass	22	42	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
43	E F	2923	1	Bund	Lampenkugeln	13	43	Frkfrt.a/M. St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
44	E H M	—	1	Fass	leer	9	44	Wismar	Meckl. Friedr.-Frzb.	
45	E P F	346	1	—	eis. Welle, 2,5 m lg.	122	45	Danzig	K. E.-D. Danzig	
46	{ ER }	31	1	—	1. Eisenfass	44	46	Waldsee	Württemberg. Stsb.	
47	F	2	1	Sack	Werg	13	47	Tölz	Bayerische Stsb.	
48	F B	1	1	Bund	Säcke	30	48	Saargemünd	Reichsbahn	
49	F Co.	66641/2	2	Leinewand	Kupferdraht	—	49	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
50	F E B	244	1	Kiste	Holzkrahmen	54	50	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
51	F H	6272	1	„	{ 15 Bände „Brockhaus Lexikon“ }	49	51	„	„	
52	F K	157	1	Bund	Stahl	?	52	Dalheim	K. E.-D. Köln	
53	F K	12892	2	Gbd.	Ofenplatten	10	53	Bonn	„	
54	F P	5542	1	Kiste	Eisenwaaren	50	54	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
55	F S	283	1	Packet	6 Hacken	6	55	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
56	F S	35	1	—	eis. Hebel	7	56	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
57	F W	4	1	—	leere Kiste	?	57	Mainz	Dir.-Bez. Mainz.	— Mainz.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
58	F W A	17	1	Packet	Papier	26	58	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
59	G	—	1	Stäbchen	Janusstahl	1,5	59	Bretten	Württemberg. Stsb.	
60	G G M	22481 55	1 1	Kollo „	Heizkörper	40	60	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
61	G A	998	1	Kiste	Chines. Schalen u. Eimer	58	61	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
62	G C	11440	1	„	Holzwaaren	69	62	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
63	G F	—	1	—	gusseis. Roster	11	63	Duisburg	K. E.-D. Essen	
64	G H	2	1	Packet	Papier	55	64	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
65	G H	1	1	—	Eisenrohr	21	65	Düren	K. E.-D. Köln	
66	G M	100	1	—	leerer Harass	44	66	Hof	Bayerische Stsb.	
67	G M	9283	1	—	leere Kiste	18	67	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	— Mainz.
68	G & G M G	—	1	Verschlag	Eisenringe	52	68	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
69	H	—	2	Bund	Gasröhren	106	69	Crefeld	K. E.-D. Köln	
70	H	18	1	Ballen	Pflanzenhaare	?	70	Heidelberg	Badische Stsb.	
71	H	18	1	„	Pflanzenhaare	50	71	Rheine	K. E.-D. Münster	bezettelt: Rheine.
72	H B	1505	1	—	leere Kiste	21	72	Frkfrt. a/M.St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
73	H B R	112	1	Fass	leer	44	73	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
74	H E	1727/29	3	Körbe	grobe Eisenwaare	280	74	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Eisenach.
75	H F	41	1	Pack	leere Säcke	6	75	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
76	H G	27 45	2	Körbe	leere Glasballons	25	76	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	
77	H H	1955	1	—	Ambos	165	77	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
78	H J K	—	1	Sack	Kohlrabi	—	78	Essen Rh.	„	
79	H K	6629	1	—	leere Kiste	15,5	79	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
80	H L B	22	3	—	Bretter	6	80	Opladen	„	
81	H M	1056 65	1	Bll.	Papier	85	81	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Erfurt.
82	H R C	4460	1	Kiste	Kinderwaschtisch	50	82	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
83	H R	564	1	„	blech. Kreisel	179	83	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
84	H S	3295	1	—	l. Bierfass	37	84	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
85	J	922	1	—	l. Weinfass	105	85	Nürtingen	Württemberg. Stsb.	
86	J	4	1	—	l. Kleiderschrank	—	86	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
87	J	—	1	—	Rohrtheil	1	87	Heidelberg	Badische Stsb.	
88	J B	47290	1	Kiste	gefüllt	16	88	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	— Mainz.
89	J D	235	1	Säckchen	Bürstenwaaren	7	89	Andernach	K. E.-D. Köln	
90	J F E	20	1	Kiste	Säcke	4	90	Duisburg	K. E.-D. Essen	
91	J J N	9736	1	—	Kette	17	91	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
92	J K	3	1	Pack	Körbe	8	92	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	Bingen-Mainz.
93	J N	771	1	Kiste	Handwerkzeug	33	93	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
94	J S	2710	1	„	gefüllt	55	94	Memmingen	Bayerische Stsb.	
95	J S	2	1	Pack	1 Korb, 2 Kisten (leer)	20	95	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	K'lautern-Mainz.
96	J S G	781	1	—	l. Bierfass	20	96	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
97	J W G H R S E	1957	1	—	l. Bierfass	32	97	„	„	
98	K	2629	1	Kiste	Pappwaaren	12	98	Köln-Ehrenfeld	K. E.-D. Köln	
99	K	1	1	Sack	Hühnerfedern	30	99	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
100	K	31 u. 406	2	—	Wagendecken	—	100	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
101	K	—	1	—	leeres Fass	—	101	Strassburg	Reichsbahn	
102	K F B	1056 3628 3926 3922 3923	5	—	leere Kisten	300	102	M.-Gladbach	K. E.-D. Köln	
103	K T	4974	1	—	Eisenkugel	6	103	Ansbach	Bayerische Stsb.	
104	L	311	1	—	Bettstellrahmen	5	104	Duisburg	K. E.-D. Essen	
105	L	12497	1	Ballen	Leinwand	13	105	Strassburg	Reichsbahn	
106	L	—	1	Stab	Eisen	33	106	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	L C	2021	1	—	leere Kiste	25	107	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	Gaubickelheim-Mainz.
108	L F M B	—	1	Sack	alte Stricke	42	108	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
109	M	—	1	„	leere Säcke	20	109	Pforzheim	Badische Stsb.	
110	M	—	2	—	gusseis. Achsbüchsen	29	110	Amberg	Bayerische Stsb.	
111	M M	2 II	2	—	leere Körbe	—	111	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	
112	M A	15	1	—	leeres Fass	12	112	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	Ingelheim-Mainz.
113	M H	2	1	—	leere Kiste	10	113	„	„	Niedersaulheim-Mainz.
114	M R	—	1	—	leerer Kübel	5	114	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
115	M S	4008	1	Fass	Essig	123	115	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
116	N	—	2	—	eiserne Töpfe	—	116	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
117	N	1—3	1	Kollo	Ofentheile	8,5	117	Bremen	K. E.-D. Hannover	
118	N B	1380	2	Bund	Eisen	121	118	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
119	O (weiss)	—	1	—	eis. Wagenbüchse	0,5	119	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
120	O R	93	1	Sack	Reis	97	120	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
121	P	—	2	Kolli	8 Stück neue hölz. Waschzober	45,5	121	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
122	P B	290	4	Stück	Sägeblätter	32	122	Basel	Reichsbahn	beschr.: Clafeld.
123	P R	2703	1	Ballen	Tapeten	34	123	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
124	R	—	1	—	Gussdeckel	5	124	Essen Rh.	K. E.-D. Essen	
125	R II	105	1	Kiste	?	63	125	Deutzerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
126	R B	3580	1	Ballen	Manufakturw.	45	126	Luxemburg	Wilh.-Luxemburg	
127	R R	3855	1	Korb	Kohlenlöffel	20	127	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
128	S	229	1	Sack	gefüllt? —	7	128	Hanau O.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
129	S	—	1	—	gusseis. Feuertopf —	8	129	Duisburg	K. E.-D. Essen	
130	S	—	2	Gebund	Fasseisen —	5	130	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
131	S	—	1	Kollo	Guss —	17,5	131	Colmar	Reichsbahn	
132	S G	2857	1	Kiste	Stahl —	75	132	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
133	T E S O	9567	1	Pack	Velvet —	16	133	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
134	T G	9643	1	Kiste	gefüllt —	60	134	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	Erfurt-Mainz.
135	Th H	—	1	—	Hühnerkorb —	—	135	Emmerich	K. E.-D. Essen	
136	T K	—	1	Kiste	Rosinen —	10	136	Bremen	K. E.-D. Hannover	
137	T M	2	1	„	leer, alt —	67	137	Hannover N.	„	*)
138	V B	360	1	Ballen	Tuchstoffe —	33	138	Derschlag	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Derschlag.
139	V N	5284	1	Kiste	Ventilator —	10,5	139	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
140	V&W	4120	1	„	leer —	6	140	„	„	
141	W	1/4	4	—	leere Kisten —	40	141	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	—Mainz.
142	I W	—	1	Ballen	Lohsäcke —	61	142	Dorsten	K. E.-D. Essen	
143	W E	2	1	Bündel	Säcke —	?	143	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	
144	W F	3832	1	—	leere Kiste —	16	144	Gemünden	Badische Stsb.	Hanau beschr
145	W H jr.	23655	1	Sack	Feigen —	13	145	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
146	W P	1137	1	—	leeres Bierfass —	26	146	Dortmund B. M.	„	
147	W T	879	1	Packet	Gussringe —	—	147	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
148	W	991	1	Ballen	? —	53	148	Rheydt	K. E.-D. Köln	
	H S	166	1	„	? —	8				
149	X	2050	1	Sack	Nüsse —	26	149	Bamberg	Bayerische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
150	A H W Berlin	1197	1	Kiste	Metallwaaren —	35	150	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
151	L J S Franz Binder. Dortmund	9747	1	„	Kleider u. Wäsche —	79	151	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
152	Böckel	—	3	Tafeln	Schwarzblech —	86	152	Courcelles	Reichsbahn	
153	W. Bröhle	2058	1	—	leeres Bierfass —	—	153	Frankf. a/M. Ostb.	Dir.-Bez. Mainz	
154	Brühl	1023	1	Pack	2 Rohrsessel —	?	154	Brühl	K. E.-D. Köln	
155	Budweis	12075	1	—	leeres Bierfass —	29	155	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
156	J. Doerter	—	1	Kollo	in Papier —	1	156	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	—Mainz.
157	L. Gross	—	66	—	verzinnte Drahtstücke	30	157	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
158	G A Hagen	—	1	Korb	Eisenwaaren —	120	158	Hagen	„	
159	Gebr. Hayn Lüneburg	—	3	Säcke	leere Cementsäcke —	21	159	Bremen	K. E.-D. Hannover	
160	Wilh. Heinze Heinzendorf	—	1	Sack	Kleider —	28	160	Lissau	K. E.-D. Kattowitz	
161	Köln	3819	1	Pack	5 Jaucheschepper —	9	161	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
162	Mayer	—	1	—	Wagendecke —	45	162	Neuulm	Bayerische Stsb.	
163	Ohnimus	—	1	Koffer	gefüllt —	—	163	Mülhausen	Reichsbahn	
164	Perseralia	—	1	Sack	Naphtalin —	86	164	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
165	G. Rothweiler	—	16	Säcke	Lederabfall —	689	165	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
166	Selters	—	1	Gebund	Eisen —	47	166	Selters	K. E.-D. Frankf. a/M.	
167	Spitzer	713	1	—	leeres Fass —	9	167	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
168	Uova	1/5	5	—	leere Fässer —	120	168	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	—Mainz.
169	Gebr. W.	2737	1	Kiste	Futterstoffe —	114	169	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
170	Wilhelm	573	1	—	leeres Bierfass —	—	170	Frkfrt. a/M. Ostb.	Dir.-Bez. Mainz	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
171	—	10	1	—	alte Privatdecke —	—	171	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
172	—	16	1	—	Privatdecke —	—	172	Waldshut	Badische Stsb.	
173	—	15 u. 16	2	—	Privatdecken —	—	173	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
174	roth	32½	1		Gewichtstück —	0,5	174	Wanne	K. E.-D. Essen	
175	—	63	1	—	Ofenrohr —	?	175	Aachen T.	K. E.-D. Köln	
176	—	240	1	—	leeres Bierfass —	27	176	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
177	—	483	1	Kiste	Mineral —	5	177	Neerpelt	Gr. Central Belge	
178	—	1137	1	—	runder Stein —	98	178	Bonn	K. E.-D. Köln	
179	—	2386	1	—	leeres Fass —	65	179	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	**)
180	—	2523	1	—	leeres Bierfass —	29	180	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
181	—	3031	1	—	leeres Bierfass —	22	181	„	„	
182	—	9466	1	Ballon	Essigsäure —	85	182	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
183	—	81035	1	Kübel	Schmalz —	29	183	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	

*) Beklebt: Göttingen/Hannover.
**) Mit eingebranntem Namen O. Schalke u. A. oder H. Reimann.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
184	13 DR. & A R 1893	3059	1	—	leeres Fass, 113 l	24	184	Laubenheim	Dir.-Bez. Mainz	
185	C/B	57352	1	—	leere Kiste	10	185	Bremen	K. E.-D. Hannover	
186	M	3627	1	Ballot	Tuch	17	186	Himmelpforten	„	
187	AF	768/9	2	Kisten	Citronen	90	187	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
188		6152	1	Ballen	Bettfedern	19	188	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
189	J 565 W & Co.	1075	1	Kiste	porz. Nippsachen	169	189	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Saalfeld a/S. Ausfuhrgut.
190	JB 14 18	5471	1	„	Porzellan (Teller)	210	190	„	„	
191	359 W	1531	1	„	Porzellan (Tassen)	257	191	„	„	
192	BH	7451	1	„	leeres Bierfass	27	192	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
193	F	5135	1	Ballen	Tabak	46	193	Grifte	K. E.-D. Cassel	
194	roth 2 Striche	—	1	Stück	Flacheisen	16	194	Grauhof	K. E.-D. Magdeburg	
195	×	—	1	Kollo	Maschinentheil	13	195	Aachen	K. E.-D. Köln	
196	weisser Strich	—	1	—	viereckige Cementplatte	54	196	Morroschin	K. E.-D. Danzig	
197	roth /	—	1	—	eisernes Rohr	18	197	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
198	grün /	—	2	—	eiserne Stäbe	29	198	Eisenach	„	
199	weisser Strich	—	2	Stück	eis. Rädertheile	8,5	199	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
200	2 weisse Striche	2182	1	—	leeres Bierfass	21,5	200	Bremen	K. E.-D. Hannover	
201	rother Strich	—	1	Bund	Gasrohre	39	201	Ronnenberg	„	
202	weisser Strich	—	1	—	eiserner Rost	0,5	202	Warburg	K. E.-D. Cassel	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
203	—	—	1	—	eis. Abtretegitter	3	203	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
204	—	—	1	—	Aschenkasten	4	204	Marburg	K. E.-D. Cassel	
205	—	—	1	—	Aufsatz für einen Kleiderständer	1	205	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
206	—	—	1	Kollo	2 leere Blechkannen u. 1 leerer Korb	3,5	206	Bremen	K. E.-D. Hannover	
207	—	—	1	Blechdose	mar. Fische	4,5	207	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
208	—	—	24	Stück	Blechstützen für Kochtöpfe	1,75	208	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
209	—	—	1	Pack	Bretter	35	209	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
210	—	—	2	Kolli	Buffer	30	210	Breslau Od.	K. E.-D. Breslau	
211	—	—	2	—	Bufferfedern	30	211	Köln-Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
212	—	—	1	Korb	Champagner	75	212	Düsseldorf-Der.	„	
213	—	—	1	Kiste	Cigarren (100 Stück)	1,25	213	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
214	—	—	2	Bunde	Cylinder von Glas	5	214	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
215	—	—	1	—	kl. gestickte Decke, 40 cm lg., 20 cm breit	—	215	Johannisthal-Nieder-Schöneweide	K. E.-D. Berlin	
216	—	—	1	Korb	Drechslerwaaren	20	216	Jagstfeld	Badische Stsb.	
217	—	—	1	Stab	□Eisen	20	217	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
218	—	—	3	Stangen	Eisen	112	218	Mülhausen	Reichsbahn	
219	—	—	3	Stück	Eisen 21 cm lg., 58 mm breit	5	219	L.'Schwalbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
220	—	—	1	Packet	Eisenstäbe	1	220	Radolfzell	Badische Stsb.	
221	—	—	2	—	Eisenstangen mit Schrauben u. Muttern	39	221	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
222	—	—	1	—	Eisentheil 60 cm lg., 18 cm Durchm.	17	222	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	ansch. Futter zum Dampfrohr.
223	—	—	1	Korb	Eisenwaaren	101	223	Bochum B. M.	K. E.-D. Essen	
224	—	—	1	„	Eisenwaaren	86	224	Gelsenkirchen	„	
225	—	—	1	Korbflasche	Erdbeersaft	18	225	Augsburg	Bayerische Stsb.	
226	—	—	1	Stab	Façoneisen	20	226	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
227	—	—	1	—	Fahrkartenaufbewahrungsschrank	—	227	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
228	—	—	1	Korb	fr. Fische (Sprotten)	21	228	Travemünde	Lübeck-Büchener	verkauft.

Schluss vom Güter-Anzeiger S. V u. VI.

Schluss vom Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
229	—	—	1	Stange	Flacheisen —	10	229	Boizenburg	K. E.-D. Altona	
230	—	—	3	—	eis. Gasrohre —	5	230	Bendorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	2,50 u. 3,00 m lang.
231	—	—	1	—	eis. Gestell —	19	231	Dalheim	K. E.-D. Köln	
232	—	—	1	Kollo	Gewicht —	4,5	232	Strassburg	Reichsbahn	
233	—	—	2	—	eis. Gitterthüren —	11,5	233	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
234	—	—	1	Kiste	2 Glasscheiben —	2,5	234	Wanne	K. E.-D. Essen	
235	—	—	1	Sack	Griesmehl —	—	235	Essen B. M.	"	
236	—	—	1	"	Griesmehl —	100	236	Neuss	K. E.-D. Köln	
237	—	—	2	—	rohe Gussdeckel —	4	237	Speldorf	K. E.-D. Essen	
238	—	—	12	Kolli	Gusstheile —	18,5	238	Hettstedt	K. E.-D. Halle a/S.	
239	—	—	1	Sack	Halbpantoffeln —	20	239	Moers, Gep.-Abf.	K. E.-D. Köln	
240	—	—	1	—	Harasse, leer —	—	240	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	
241	—	—	1 1	Kollo Pack	Herdplatte — gusseis. Einlage —	20	241	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
242	—	—	1	Bund	Hohlglas	8	242	"	"	
243	—	—	1	Packet*)	2 Holzgriffe einer Kuchenwalze und 1 eis. Griff einer Kopirpresse	2	243	Gotha	K. E.-D. Erfurt	*) in grauem Papier.
244	—	—	1	Paar	Holzschuhe mit Lederbesatz	?	244	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
245	—	—	1	Pack	11 Paar Holzschuhe	9	245	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
246	—	—	1	—	Holzschuh —	0,5	246	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
247	—	—	1	—	Holzverschlag —	45	247	München C. B.	Bayerische Stsb.	beschr.: Bude II stellen.
248	—	—	1	Wagen	Holz —	—	248	Chorzow	K. E.-D. Kattowitz	
249	—	—	1 1	— —	Keilkissen — Nachttisch —	—	249	Kattowitz	"	
250	—	—	1	—	Kinderklappstuhl —	8,5	250	Venlo	K. E.-D. Köln	mit Blaustift beschrieben Köln und Pforzheim.
251	—	—	1	—	leere Kiste —	30	251	Wirges	K. E.-D. Frankf. a/M.	
252	—	—	1	Kistchen	Kleider —	9	252	Köln-Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
253	—	—	1	Kollo	Kleiderschrank —	68	253	Colmar	Reichsbahn	
254	—	—	1	—	Korb, leer, alt —	3	254	Darmstadt	Dir.-Bez. Mainz	
255	—	—	1	Kollo	2 leere Körbe —	4	255	Bremen	K. E.-D. Hannover	
256	—	—	1	—	1. Korbflasche —	4	256	Duisburg	K. E.-D. Essen	
257	—	—	1	Pack	leere Körbe —	5	257	Frkfrt.a/M.St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
258	—	—	1	—	Korbflasche —	75	258	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
259	—	—	1	Kollo	Krahnenhaken —	71	259	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
260	—	—	1	—	Kuhfuss (eis. Hacke)	—	260	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
261	—	—	1	—	Kuppelspindel mit Mutter u. Bügel	?	261	Gemünden	Bayerische Stsb.	
262	—	—	1	Bund	Latten —	21	262	Saarburg	Reichsbahn	
263	—	—	1	Bürde	Leder —	100	263	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
264	—	—	1	—	Leine —	2	264	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
265	—	—	2	Ballen	Lumpen —	113	265	Mochbern	"	(Streckenfund).
266	—	—	1	"	Manufakturwaaren —	23	266	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
267	—	—	1	Pack	30 Matten —	34	267	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
268	—	—	2	—	Messinglager —	3	268	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
269	—	—	1	—	1. Milchkanne —	2,5	269	Bruchsal	Badische Stsb.	
270	—	—	1	—	Müllschaufel —	0,5	270	Wesel	K. E.-D. Münster	
271	—	—	1	Kiste	Nudeln —	16	271	Wanne	K. E.-D. Essen	
272	—	—	1	Kollo	gusseis. Ofendeckel —	6	272	Bremen	K. E.-D. Hannover	
273	—	—	1	—	Ofenplatte —	1	273	Duisburg	K. E.-D. Essen	
274	—	—	1	—	Ofenrohrknie —	0,5	274	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
275	—	—	1	Sack	Ofenrohre —	9	275	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
276	—	—	1	—	ovaler Ofenrost —	3	276	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
277	—	—	1	—	1. Petroleumfass —	36	277	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
278	—	—	1	—	Petroleumfass —	32	278	Nürtingen	Württemberg. Stsb.	
279	—	—	1	—	eis. Platte —	143	279	Berthelmingen	Reichsbahn	
280	—	—	1	—	Pultstuhl —	9,5	280	Duisburg	K. E.-D. Essen	
281	—	—	1	—	gusseis. Rad —	13,5	281	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	Bund	Reiserbesen —	10,5	282	Schiltigheim	Reichsbahn	
283	—	—	1	—	eis. Rippenrohr —	48	283	Emmerich	K. E.-D. Essen	
284	—	—	1	—	eis. Rohr, 3,8 m lg. —	15	284	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
285	—	—	1	Pack	Rollläden —	70	285	Bonn	K. E.-D. Köln	
286	—	—	2	Bund	Rundeisen —	127	286	Pforzheim	Badische Stsb.	
287	—	—	1	—	Sackkarre —	42	287	Bochum Rh.	K. E.-D. Essen	
288	—	—	3	Packete	leere Säcke —	70	288	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
289	—	—	1	Sack	leere Säcke u. Kleider	19	289	Seligenstadt	Bayerische Stsb.	
290	—	—	1	Pack	leere Säcke —	26	290	Essen Rh.	K. E.-D. Essen	
291	—	—	1	"	13 Stück Säcke —	12	291	Gau-Odernheim	Dir.-Bez. Mainz	
292	—	—	1	"	leere Säcke —	21	292	Hecklingen	K. E.-D. Magdeburg	bez.: Wittener Leihsackanstalt.
293	—	—	1	"	Säcke —	24	293	Duisburg	K. E.-D. Essen	
294	—	—	100	Stück	Schlossschrauben —	3	294	Johannisthal-Nieder-Schöneweide	K. E.-D. Berlin	
295	—	—	1	—	kl. Schlüssel mit Oehre braun emaillirt	1	295	Jossa	K. E.-D. Frankf. a/M.	
296	—	—	1	—	Schutzkasten von Holz	9,5	296	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
297	—	—	1	Bund	2 Stäbe ⊓Stahl —	62	297	Wanne	K. E.-D. Essen	

	Bezeichnung Marke	der Güter Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
298	—	—	1	—	eis. Spindel —	2,4	298	Schleswig Fr.	K. E.-D. Altona	
299	—	—	1	Bund	2 gebogene eis. Stangen u. 2 eis. Schraubenschlüssel	16	299	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
300	—	—	1	—	polirte Stange, 4 m lang	—	300	Rieding	Reichsbahn	
301	—	—	1	lose	Stopfhacke —	—	301	Frkfrt. a/M.St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
302	—	—	1	—	Schlammkasten —	?	302	Köln=Ger.	K. E.-D. Köln	
303	—	—	1	—	Treibriemen zu einer Nähmaschine	—	303	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	mit Schrauben und Blechschildchen mit Nr. 5.
304	—	—	2	Stück	gusseis. Verzierungen	15	304	Barop	K. E.-D. Essen	
305	—	—	1	—	Viehgitterkasten —	—	305	B.=Borbeck	„	
306	—	—	1	—	eis. Vorlegestange —	—	306	Wanne	„	
307	—	—	1	—	Wagenfeder —	14	307	Essen B. M.	„	
308	—	—	1	—	Wandbrettchen —	?	308	Darmstadt	Dir.-Bez. Mainz	für Zierrath.
309	—	—	1	Pack	Weidengeflecht —	7	309	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
310	—	—	2	Stäbe	Winkeleisen —	46	310	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
311	—	—	7	Tafeln	Zinkblech —	60	311	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	

sätze in Kraft, über deren Höhe die genannten Stationen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 9. Februar 1897. (332)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. d. Mts. ab fällt die bisherige Beschränkung in der Gepäckabfertigung bei dem an der Strecke Soest - Altenbeken zwischen den Stationen Geseke und Lippstadt belegenen Personen-Haltepunkt E h r i n g h a u s e n weg.

Münster, den 6. Februar 1897. (333)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Wir beabsichtigen die Lieferung von etwa 5 800,0 lfd. m eichenen Weichenschwellen in Längen von 3,1 bis 4,6 m, lieferbar in der Zeit vom 1. Mai bis 1. Juli 1897 auf dem Wege öffentlicher Ausschreibung zu vergeben.

Lieferungsbedingungen und -verzeichniss können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Oberbau-Materialienbüreau bezogen werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen sind b i s z u m 20. F e b r u a r d. J., V o r m i t t a g s verschlossen an das genannte Büreau einzusenden.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in dem Angebote genau anzugeben.

Der Zuschlag kann im ganzen oder auf Theillieferungen erfolgen.

Oldenburg, den 5 Februar 1897. (334)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

V e r d i n g u n g der Anlieferung von 16 000 Stück*) flusseiserne Q u e r s c h w e l l e n im Gesammtgewicht von ca. 1 000 t. Lieferzeit 3 Monate.

Zeichnung und Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Versiegelte mit der Aufschrift „Lieferung von flusseisernen Querschwellen" versehene Angebote sind b i s z u m 25. d. M t s., V o r m i t t a g s $10\frac{1}{2}$ U h r an uns einzusenden.

Darmstadt, den 5. Februar 1897. (335)
Direktion der Main-Neckarbahn.

*) Nicht 1 600 Stück wie in der Bekanntmachung in Nr. 12 (Inser. Nr. 316) der Vereinszeitung irrthümlich angegeben.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von **a)** Kohlenstiften für elektrische Beleuchtung und **b)** Cylinder- und Dynamoöl. Angebotseröffnungstermin am 23. F e b r u a r d. J., V o r m i t t a g s 11 U h r im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Centralbahnhof hier. Die Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen, sind spätestens zu dem oben angegebenen Termine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen und Lieferungsbedingungen liegen Gartenstrasse 106 Zimmer 87 aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau gegen Einsendung von 50 ₰ i n b a a r postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen vom Eröffnungstermine.

Breslau, den 5. Februar 1897. (336)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Offene Stellen.

Gesucht
wird zum 1. April cr. oder früher ein **Obermaschinenmeister** (möglichst Regierungsbaumeister), welcher dem Maschinenwesen in unserer Verwaltung vorzustehen hat.

Qualifizirte Bewerber wollen sich unter Vorlegung von Zeugnissabschriften und eines Lebenslaufs melden bei der (RM337)
Centralverwaltung für Secundärbahnen,
Herrmann Bachstein,
Berlin SW., Grossbeerenstrasse 88.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 14. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 17. Februar 1897.

Inhalt:

Eine „Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie“.*)

Es ist heute eigentlich ein überwundener Standpunkt, demzufolge die Gelehrten der verschiedenen Europäischen Länder sich auf die eigenartige Entwickelung der Geschichte gerade ihres Landes etwas zugute thaten.

Wir können alle miteinander viel lernen, wenn wir unseren Blick gelegentlich über die Grenzen des eigenen Landes hinaus richten; insbesondere aber ist es wichtig für die Zukunft der Geschichte der Nationalökonomie eines jeden Landes, dass Nationalökonomen und Geschichtsforscher zusammenwirken.

Eine der Hauptursachen, welche das Wesen der nationalökonomischen Wissenschaft nach und nach geändert haben, ist die wachsende Bedeutung der historischen Studien, und zwar sowohl jener, welche die Gesammtheit des Lebens eines Volkes, als auch einzelne Zweige und Gebiete desselben umfassen. Von den Juristen unter Savigny's Führung ging die geschichtliche Methode auf die Nationalökonomen über. Doch die Lehren eines Roscher, Hildebrand, Knies, blieben lange genug fast unbeachtet, bis endlich die praktischen Bedürfnisse des modernen Lebens die Mängel der älteren nationalökonomischen Methoden aufdeckten und den Glauben an die ewige Wahrheit jener Lehren zerstörten. So lange jener Glaube bestand, war jedes wirkliche Verständniss wirthschaftlicher Zustände der Vergangenheit ausgeschlossen; dies gilt ganz allgemein, wie im besonderen auch für das Verkehrswesen.

Heute nun werden diejenigen Nationalökonomen immer zahlreicher, die sich an die historische Forschung und die Beobachtung wirklicher Thatsachen halten und sich frei zu machen suchen von allen a priori gefassten Theorien. Unter diesen Forschern wieder meint eine fortwährend wachsende Zahl, dass es nicht länger der Mühe werth sei, mit Rücksicht auf die Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Gliedern der Gesellschaft eines gegebenen Zeitabschnittes, allgemeine Formeln aufzustellen, wie man dies auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens so häufig zu thun beliebte. Diese Anhänger der „historischen Schule“ im eigentlichen Sinne des Wortes, sind vor allem bestrebt, die Gesetze der sozialen Entwickelung, und zwar durch Feststellung allgemeiner Sätze über die Entwickelungsstadien des Wirthschaftslebens zu entdecken. Eine solche Kenntniss gewährt nicht allein einen Einblick in die Vergangenheit, sondern sie setzt auch in den Stand, die schwierigen Fragen der Gegenwart besser zu verstehen. Und noch mehr: die Wirthschaftsgeschichte in Verbindung mit der Nationalökonomie bahnt, indem sie zur Erklärung der wirthschaftlichen Sozialphänomene dient, den Weg zur Erkenntniss und bildet die unerlässliche Basis für die Wissenschaften, welche den Weg zur That weisen, zur Sozial- und Wirthschaftspolitik im allgemeinen, der Verkehrspolitik im besonderen. Wir wissen, was wir in dieser Hinsicht G. Cohn für seine Untersuchungen über die Englische Eisenbahnpolitik zu danken haben.

*) Verlag der K. K. Hofbuchhandlung Karl Prochaska in Wien. 30—40 Hefte à 1 Kr.

Es muss daher wohl als ein sinniger und auch fruchtbarer Gedanke bezeichnet werden, der das grosse Werk ins Leben rief, dessen erste Lieferung uns nun vorliegt. Der „Oesterreichische Eisenbahnbeamten-Verein" ist am Titelblatte als Herausgeber angegeben, und der Anlass zur Herausgabe ist das fünfzigjährige Regierungsjubiläum Sr. Majestät des Kaisers Franz Josef I., unter dessen Regierung die Monarchie so grossartige Fortschritte aufzuweisen hat.

In einem dem 1. Hefte beigegebenen Vorworte schreibt das Redaktionskomitee u. a. folgendes:

„Die Geschichte des Eisenbahnwesens bildet einen der wichtigsten Theile der Kulturgeschichte der Neuzeit. In dieser Thatsache liegt zweifellos das lebhafte Interesse begründet, welches litterarischen Darstellungen aus der Eisenbahngeschichte in weiteren Kreisen entgegengebracht wird. Solche Darstellungen sind bisher nur vereinzelt geblieben. Eine grosse zusammenhängende, die tiefe Wechselwirkung zwischen Eisenbahnwesen und kultureller Entwickelung der Völker im allgemeinen, wie im einzelnen schildernde Eisenbahngeschichte besteht überhaupt nicht. Es fehlt selbst an geschichtlichen Darstellungen des Eisenbahnwesens in einzelnen grösseren Staaten. So war denn auch die Eisenbahngeschichte Oesterreich-Ungarns noch nicht geschrieben worden, obgleich gerade hier auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sehr hervorragendes geleistet wurde und dessen Entwickelung nach den verschiedensten Seiten hin in hohem Grade bedeutungsvoll und interessant genannt zu werden verdient.

In politischer und sozialer, in technischer und kommerzieller Beziehung hat das Eisenbahnwesen in Oesterreich-Ungarn sehr verschiedene und eigenartige Phasen durchlaufen; auf die gesammte Entwickelung des Eisenbahnwesens im allgemeinen ist unsere Monarchie nicht ohne Einfluss geblieben — ja sie nimmt in der Eisenbahngeschichte neben England, der Heimath der Lokomotive und des Schienenweges, als das Vaterland der Gebirgsbahnen, den ersten Platz ein.

Gelehrte und Praktiker, Staatsmänner und Verwaltungsbeamte erklärten sich bereit, ihre umfassenden Kenntnisse und bewährten Erfahrungen dem Unternehmen des vorliegenden grossen Geschichtswerkes zu widmen, und thatsächlich vereinigt das Verzeichniss der Mitarbeiter eine grosse Zahl der bedeutendsten und bekanntesten Fachmänner Oesterreich-Ungarns. Von den höchsten Stellen beider Reichshälften wurde dem Werke weitgehende Förderung zugesichert. Die bedeutendsten Archive, Museen und Bibliotheken der Monarchie erschlossen sich den Mitarbeitern, denen auf solche Weise aus neuen oder bisher nicht beachteten Quellen eine Fülle werthvoller Daten und interessanten historischen Materials zuströmte.

Unter günstigen Auspizien begonnen, wird die „Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie" in ihrer Ausführung eine monumentale Publikation werden, die, gediegen in ihrem Inhalte, vollendet in ihrer Form, künstlerisch in ihrer reichen Illustration und glänzend in ihrer Ausstattung, den Zweck, welchem sie in erster Linie gewidmet ist, würdig erfüllen muss.

Mit der Herausgabe dieser Festschrift wollte das Redaktionskomitee neben der Bethätigung des Patriotismus auch einen humanitären Akt verbinden. Es wurde dieser Absicht entsprechend die Schaffung eines Fonds in Aussicht genommen, der zur Begründung eines Kurhauses für erkrankte Eisenbahnangestellte dienen soll. Das Erträgniss, welches für den Oesterreichischen Eisenbahnbeamten-Verein aus der Herausgabe der „Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie" erwächst, wird diesem Fonds zugeführt werden."

Unsere Aufgabe ist es, wie immer auf der Wacht stehend, Stellung zu den bedeutendsten Erscheinungen und Ereignissen im Gebiete des Verkehrswesens zu nehmen und daher auch dieses grosse Werk, eine Sammelarbeit so vieler und werthvoller geistiger Arbeit, nach seiner wissenschaftlichen Bedeutung zu prüfen und zu würdigen.

Schon der Anlageplan*) zeigt uns die umfassende und über den Rahmen einer Einzelschilderung hinausgehende Behandlung, nach welcher der gesammte Stoff in 12 Abschnitte gegliedert wird:

Allgemeine Vorgeschichte.
I. Geschichte der Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn bis zum Jahre 1867.
II. Geschichte der Eisenbahnen in Oesterreich vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart.
III. Bahnen zweiter und dritter Ordnung. Das Lokalbahnwesen in Oesterreich. Wiener Stadtbahn. Strassenbahnen in Oesterreich.
IV. Gesetzgebung und Verwaltung. Eisenbahnrechtsgeschichte. Frachtrecht. Verwaltungsgeschichte der Oesterreichischen Eisenbahnen.
V. Oesterreichische Eisenbahnen in der Staats- und Volkswirthschaft. Die Oesterreichischen Eisenbahnen in der Staatswirthschaft. Die volkswirthschaftliche Bedeutung der Oesterreichischen Eisenbahnen. Oesterreichs Eisenbahnen und die Industrie. Einfluss der Eisenbahnen auf das Volksleben und kulturelle Entwickelung. Die Stellung unserer Eisenbahnen im Welthandel.
VI. Technik und Betrieb der Oesterreichischen Eisenbahnen. A. Eisenbahnbau: Trassirung; Unter- und Oberbau; Brückenbau; Tunnelbau; Bahnhofsanlagen; Hochbau. B. Maschinenbau. C. Wagenbau und Werkstättenwesen: Wagenbau; Beheizung und Beleuchtung der Wagen; Werkstättenwesen. D. Eisenbahnbetrieb: Mechanik des Zugverkehrs; Zugförderung; Signal- und Telegraphenwesen; Organe des Betriebes.
VII. Tarif- und Verrechnungswesen. Personentarife. Frachtentarife. Verrechnungs- und Abrechnungswesen.
VIII. Wohlfahrtseinrichtungen der Oesterreichischen Eisenbahnen.
IX. Die Eisenbahnen Ungarns. A. Geschichtliche Entwickelung der Eisenbahnen in Ungarn bis zur Gegenwart. B. Gesetzgebung und Verwaltung. C. Ungarns Eisenbahnen in der Volkswirthschaft. D. Eisenbahnen zweiter und dritter Ordnung in Ungarn. E. Technik und Betrieb. F. Tarifwesen.
X. Die Eisenbahnen im Okkupationsgebiete.
XI. Unsere Eisenbahnen im Kriege.
XII. Statistik und graphische Darstellung des gesammten Eisenbahnwesens in Oesterreich-Ungarn.
Litteratur, Wort- und Sachregister.

Das ausgegebene 1. Heft, welches den Beginn der „Allgemeinen Vorgeschichte" vom Kaiserlichen Rath P. F. Kupka enthält, muss bereits als vielversprechend bezeichnet werden. Bei einem Umfange von 32 Seiten enthält es 42 Zeichnungen und künstlerisch ausgeführte Illustrationen, sowie Reproduktionen alter Stiche und Schnitte. Mir ist keine Geschichte des Schienenweges und Dampfwagens bekannt, welche in auch nur ähnlich so vollständiger und alle Beziehungen berücksichtigenden Weise die Entwickelung vor Augen führt. Und dabei ist es nicht schwere wissenschaftliche Kost, die uns gereicht wird, sondern in mehr feuilletonistisch fliessender Weise wird nur das Wesentliche hervorgehoben und zu einem Bilde vereinigt.

Aus dem Inhalt des 1. Heftes seien nur einzelne Proben gegeben, welche zugleich die Entwickelung in den Hauptmomenten bezeichnen sollen:

Die Eisenbahn, wie wir sie heute kennen, ist keineswegs die Erfindung eines Mannes oder der Erfolg eines Tages, sondern das Werk eines langen Zeitraumes, das Werk von hunderten, wohl tausenden Köpfen oder, wie Stephenson schon von der Lokomotive sagt, „die Erfindung eines ganzen Volkes von Ingenieuren." Nach zwei verschiedenen und doch einander wechselseitig bedingenden Richtungen musste die Erkenntniss sich erweitern, musste die Erfahrung Lehrmeisterin sein; das galt einerseits von dem Wege, der Strasse, andererseits von der bewegenden Kraft, der Treibkraft, dem Motor. Fassen wir nun vorerst die Einrichtung und Entwickelung des Weges ins Auge. Es wird gewöhnlich angenommen, dass die in den Bergwerken Deutschlands und später Englands angelegten, mit einer Spur versehenen Holzbahnen (Werkbahnen) erst seit dem Anfange des 17. Jahrhunderts in Deutschland und England bestehen. Kupka liefert aber aus Sebastian Münster's Cosmographey, deren Vorwort aus Basel, den 17. März 1550 datirt ist, durch Wort und Bild den Nachweis, dass man bereits im Jahre 1545 in Deutschland solche Spurbahnen kannte.

Bohlenbahnen, wie sie anfänglich nur im Schoosse der Erde, nachher auch zu Tage Verwendung fanden, dienten fast ausschliesslich dem Bergwerksbetriebe.

Als man sich des grossen Nutzens solcher Bahnen inne wurde, führte man diese auch für das gewöhnliche Landfuhrwerk ein und erhöhte dadurch dessen Leistungsfähigkeit auf das Vierfache. Die Räder rollten auf der glatten Oberfläche, nützten diese jedoch sehr rasch ab, was nicht nur zu häufigen Auswechselungen der Bohlen Veranlassung gab, sondern auch bedeutende Kosten verursachte; um die rasche Abnutzung zu verhindern, belegte man die Fahrbahn besonders auf steilen Strecken oder in Krümmungen mit dünnen Schmiedeisenplatten (plate-ways), später auch mit gusseisernen Platten, die jedoch dem Drucke nicht Stand hielten und leicht brachen. Das war und blieb durch Jahrzehnte die übliche Form der Spurbahnen in den Grafschaften Nordenglands.

Noch fehlte den Wagen die geeignete Führung auf den Schienen. Um das Entgleisen zu verhindern, liess Benj. Curr 1776 für das Norfolk'sche Kohlenwerk bei Sheffield gusseiserne

*) Wir geben den Anlageplan nochmals wieder, da der in Nr. 82 S. 748 Jahrg. 1896 d. Ztg. mitgetheilte, durch Gewinnung neuer Mitarbeiter, in entsprechender Weise erweitert worden ist.

Schienen mit einer aufrechtstehenden Randleiste an der Aussenseite herstellen. Die in England übliche Spur der Strassenfuhrwerke betrug 5 Fuss, welches Maass für die Entfernung der beiden Randleisten auch eingehalten wurde. Sonderbarer Weise ist diesem ganz zufälligen Umstande die heutige normale Spurweite (4 Fuss 8½ Zoll oder 1,435 m als Lichtmaass zwischen den Schienen) unserer Eisenbahnen zuzuschreiben. Solche Randleisten wurden wohl auch anstatt auf der Aussen- auf der Innenseite der Schienen angebracht; hier begegnete man aber dem Uebelstande, dass Steine oder Schmutz das Fortkommen der Fahrzeuge erschwerten und deren Sicherheit gefährdeten. Wm. Jessop griff 1789 auf das schon früher bei den Holzschienen angewendete System zurück und versah die Räder mit beiderseitigen Spurkränzen; in dieser Weise wurde die öffentliche Bahn in Loughborough (Leicestershire) und jene von den Schieferbrüchen von Penrhyn nach dem Hafen Bangor angelegt. Das enge Anliegen der Spurkränze an den Schienen verursachte aber eine starke Abnutzung beider und gleichzeitig eine Schwächung der Zugkraft. 1800 brachte Benj. Outram auf der Bahn von Little Eton in Derbyshire 3 Fuss lange, gusseiserne, auf der Unterseite mit einer Rippe versehene Schienen, sogen. Fischbauchschienen, zur Verwendung, die er unmittelbar auf Steinunterlagen (stoneprops, Steinpfropfen) freischwebend legte.

Von dem Namen des Erfinders wird wohl mit Recht der heutige Name Trambahn abgeleitet, obzwar angeblich die Bezeichnung Tramweg (Tramway) schon vor Outram vorkommen und eigentlich von dem Stammworte tram (Balken?) abzuleiten sein soll. Barns machte jedoch Outram die Urheberschaft streitig, indem er anführte, eine derartige Anlage bereits 1797 in der Nähe von Newcastle von der Lawson-Kohlengrube zum Tyneflusse ausgeführt zu haben. (Das historische Museum der K. K. Staatsbahnen in Wien bewahrt ein solches Exemplar einer Fischbauchschiene, das angeblich schon vor dem Jahre 1800 in England in Verwendung stand.)

Die Frage der Schienenerzeugung fand ihre endgültige Lösung erst durch die Erfindung John Berkinshaw's vom Bedlington-Eisenwerke (Durham), welcher im Oktober 1820 auf das Walzen von Schienen ein Patent nahm; er gab ihnen einen pilzförmigen Querschnitt, eine Länge von 12 bis 15 Fuss, empfahl jedoch solche von 18 Fuss, und legte sie in Lagerstühle. Es war damit die Tragfähigkeit und gleichzeitig auch die Dauerhaftigkeit des Spurweges gesichert. Eigenthümlicherweise gingen diese Spurbahnen in England der Anlage von Strassen voran; der Gütertransport zu Lande ward auf schmalen Pfaden durch Saumthiere und Packpferde vermittelt.

Mr. Thomes aus Denton (England) war es, welcher zuerst (11. Februar 1800) in der Oeffentlichkeit den Vorschlag erörterte, die bisher an den Kohlengruben angelegten Bahnen auch als Hochstrassen zwischen den Städten für den Transport von Gütern, also für Handelszwecke, zu benutzen. Im Jahre 1801 wurde die erste Konzession für die öffentliche Pferdebahn Croydon-Wandsworth (London), die sogen. Surreybahn, ertheilt „zum Vortheile des Transports von Kohle, Getreide, sowie aller Güter und Waaren nach und von der Hauptstadt und anderen Orten“, gleichzeitig die Frachtgebühr per Tonne und Meile für Kohle und Erze mit höchstens 4 d., für Kaufmannsgüter mit 6 d. festgesetzt, endlich allen Personen das Recht eingeräumt, die Bahn mit eigenen Pferden und Wagen zu benutzen, selbstredend bei Einhaltung der diesbezüglichen Vorschriften über die Bauart der Wagen, sowie Entrichtung der Gebühr. Ein Jahr später empfahl Edgeworth, die Pferdebahn auch für den Transport von Personen zu benutzen und die Fahrgeschwindigkeit mit je 1 Pferd bei den Stage-coaches mit 6 Meilen (9,6 km), bei den Post- und Herrschaftskutschen mit 8 Meilen (12,8 km) einzurichten.

Dr. James Anderson in Edinburgh, ein Freund und Mitarbeiter J. Watt's, von einigen für einen Schwärmer, von den meisten aber für einen Narren erklärt, machte Vorschläge zur Anlage eines ganzen Eisenbahnnetzes und gab seinen Ansichten über die Wirkung desselben folgenden Ausdruck: „Wenn wir, sagte er, die Kosten des Personenverkehrs und des Transports nur um einen einzigen Farthing (kleinste Englische Münze) herabsetzen können und wir gleichzeitig damit den Bereich des Verkehrs erweitern, schaffen wir, sozusagen, eine neue Welt, nicht nur von Stein und Erde, Bäumen und Pflanzen, sondern von Menschen; und, was von noch grösseren Folgen ist, wir schaffen Thätigkeit, Glück und Freude. Die Kosten aller menschlichen Verbrauchsgüter würden ermässigt, der Ackerbau gefördert, Zeit und Entfernung nahezu aufgehoben; das Land rückte näher an die Stadt; die Anzahl der Pferde, die den Verkehr bewältigen, würde verringert; Bergwerke und Fabriken würden in Gegenden sich befinden, die bis jetzt durch die Entfernung als vereinsamt erscheinen; Dörfer, Märkte und Städte würden allenthalben im Lande auftauchen; Flecken, jetzt schweigsam wie das Grab, würden belebt durch das geschäftige Summen menschlicher Stimmen, arbeitender Hämmer und Geklapper der Maschinen; das ganze Land würde, sozusagen, umgestülpt durch Leben und Thätigkeit und ein allgemeiner Wohlstand wäre die Folge dieses mächtigen Hilfsmittels für Handel und Gewerbe im ganzen Lande.“

Das Unternehmen der Surreybahn war keineswegs vom Glücke begünstigt, und so beschränkten sich die weiteren, nahezu alljährlich vom Parlament ertheilten Konzessionen fast ausschliesslich auf Hilfsbahnen für den Bergwerksbetrieb; unter denselben finden wir auch jene für die Stockton-Darlingtonbahn. Der ursprünglichen Ausnutzung der natürlichen Wasserverbindung, des Flusses Tees, folgte die Anlage einer Bohlenbahn. Der 1817 geplante Bau einer Eisenbahn stiess auf Schwierigkeiten und die im nächsten Jahre beim Parlament unternommenen Schritte blieben wegen der Gegnerschaft des Herzogs von Cleveland erfolglos. Erst am 19. April 1821 wurde die Konzession für den Bau der 40,2 km langen Linie Stockton-Darlington, für den Güter- und Personentransport mit Pferdebetrieb und der Spurweite von 4 Fuss 8,5 Zoll (1,435 m) ertheilt; die Benutzung der Bahn mit eigenen Wagen stand jedermann frei. Anfangs 1822 gelang die Bildung einer Gesellschaft und am 23. Mai desselben Jahres wurde unter grossen Feierlichkeiten die erste Schiene gelegt.

Im Jahre 1820 trat Thomas Gray öffentlich für die ausschliessliche Verwendung der Lokomotive anstatt der Pferdekraft ein und wies auf die Wichtigkeit einer solchen Anlage zwischen Liverpool und Manchester hin. Der Liverpooler Kaufmann Jos. Sanders lenkte ein Jahr später die Aufmerksamkeit neuerdings auf die Unzulänglichkeit der bestehenden Verkehrsmittel und befürwortete mit Rücksicht auf den Transport schwerer Kohlenzüge bei den Bahnen im Norden Englands desgleichen die Anlage einer Eisenbahn; die Durchführung der später begonnenen Trassirung wurde seitens der Bauern mit Gewalt verhindert.

Bis zum Jahre 1825 hatte England 29 Pferdebahnen in einer Gesammtlänge von 256 km. Der Betrieb war ein sehr langsamer und infolge dessen beschränkter. In diesem Jahre tauchten aber 59 Pläne neuer Linien auf, die in der folgenden Krise theils wieder aufgegeben, theils durch die mächtigen Kanalbesitzer unmöglich gemacht wurden.

Infolge des Druckes der öffentlichen Meinung ermässigten wohl die Kanalgesellschaften die Tarife, verdoppelten die Fahrgeschwindigkeiten und führten auch einen Nachtdienst ein, doch — zu spät. Mittlerweile war es auch gelungen, den Widerstand der Hauptgegner zu besiegen, ja diese sogar für das Unternehmen, und zwar als Theilhaber zu gewinnen. Im Februar 1826 kam die Bill abermals zur Verhandlung und wurde bei der dritten Lesung mit 47 gegen 41 Stimmen genehmigt, welcher Erfolg baare 70000 £ gekostet haben soll; die Königliche Sanktionirung erfolgte am 5. Mai, und im Juni desselben Jahres begannen die Arbeiten am Chat Moss. Für den Oberbau hatte man sich zu schweren Stuhlschienen, auf Steinquadern gelagert, entschlossen.

Nachdem bisher im vorstehenden versucht wurde, die schrittweise Entwickelung der Schienenstrasse zu schildern, wenden wir uns nunmehr der Geschichte des Motors zu.

So lange man nur die einfache hölzerne Schiene kannte, schmiegte sich der Spurweg mehr oder weniger den Unebenheiten des Bodens an, wobei man nur ganz starken Steigungen auswich; die gewöhnliche Last betrug für 1 Pferd etwa 40 Ctr. einschliesslich des Wagengewichtes. Mit Einführung des „doppelten“ Weges, wo die obere Schiene häufig mit Eisenstreifen belegt war, wurde der Anlage der Bahn mit Rücksicht auf die Neigung schon grössere Sorgfalt zugewendet, und 1 Pferd zog leicht ein Chaldron (53 Ctr.), ungerechnet das Wagengewicht, auf der ganzen Strecke.

Als später auch Gussräder in Verwendung kamen, wurden die Hinterräder für Bremszwecke immer noch aus Holz angefertigt; erst als man die Ueberzeugung gewann, dass auch das Eisenrad genügende Reibung gebe, verwarf man die weniger dauerhaften Holzräder.

Die nächste Verbesserung war die Einführung der Gusseisenschiene, sodass 1 Pferd jetzt dass Doppelte wie früher leistete; hierdurch war aber eine gänzliche Aenderung der Bahnanlage bedingt, indem die Bremskraft nicht mehr hinreichte und auch keine Sicherheit bei der Thalfahrt gewährte. Es mussten also Mittel gesucht und gefunden werden, um Wagen ohne jede Gefährdung über Gefälle hinabzuschaffen. Das führte zur Anlage der sogenannten „selbstwirkenden geneigten oder schiefen Ebene“ (selfacting inclined planes), bei denen die abwärts gehende Last, also die beladenen Wagen, zur Aufwärtsbewegung eines geringeren Gewichtes, der leeren Wagen, verwendet wurde. Eine andere Betriebsart war, die Züge von beiden Seiten gleichzeitig heranziehen zu lassen, wobei allerdings der Zeitverlust verringert, die Maschine aber nicht durch die Wirkung der Schwerkraft entlastet wurde, sondern die volle Arbeit zu verrichten hatte.

Also auch bei Anwendung von Dampfmaschinen wurden die Erwartungen nicht erfüllt. Ein ganzes Aufgebot von Erfindern — Engländern, Amerikanern, Deutschen (hierunter Berg-

rath von Baader, einer der fruchtbarsten) — bemächtigte sich dieser ungelösten Frage und trat mit einer Reihe von Vorschlägen zur Ueberwindung der Steigungen hervor; sie waren, zumeist auf dem Boden der Theorie fussend, entweder unausführbar oder wurden doch bald als unpraktisch erkannt. So empfahl ein Engländer die Anlage von „undulirenden“ Eisenbahnen mit Benutzung der vorhandenen Gefälle nach Art der Russischen Rutschbahnen. Immer weitere Kreise erfasste der verlockende Gedanke, ob es denn nicht möglich sei, die Dampfkraft ortsveränderlich zu machen und damit eine Treibkraft für die Ebene und die Steigung, also für alle Zwecke zu erhalten.

Schon James Watt ging daran, den Dampf als bewegende Kraft zu benutzen; eine solche Maschine, die er in seinen Patenten aus den Jahren 1769 und 1784 eingehend beschreibt und die er auch angefertigt hatte, scheint jedoch nirgends angewendet worden zu sein. Gleichzeitig (1768) arbeiteten Richard L. Edgeworth, wie es scheint ohne nachhaltigeren Erfolg, sodann der Französische Ingenieur Cugnot; der letztere hatte schon 1763 das Modell eines Dampfstrassenwagens angefertigt und öffentlich ausgestellt. 1779 suchte Hornblower um ein Patent für einen Dampfwagen nach und führte in seiner Patentschrift u. a. aus, dass der in einem Dampfcylinder von 11 Zoll Durchmesser eingelassene Dampf, nachdem er daselbst gewirkt, durch ein Verbindungsrohr in einen zweiten Cylinder von 14 Zoll Durchmesser geleitet wird und dort durch die Expansion weitere Arbeit leistet: — das Prinzip der heutigen Verbundmaschine. Der Engländer W. Symington verfertigte 1784 ein Modell und legte es 2 Jahre später der Universität Edinburgh vor; im Jahre 1786 stellte Watt's Mittarbeiter Wm. Murdock ebenfalls ein dreirädriges Maschinenmodell aus, das gut gelaufen sein soll. Beide gaben jedoch weitere Arbeiten auf. Ein Jahr später veröffentlichte Ths. Allen in London seinen Plan „Güter mit einer neu erfundenen Maschine, ohne Hilfe von Pferden nur durch Dampfkraft allein“ zu befördern, doch blieb es bei der Absicht. Im März 1802 erhielten Rich. Trevithik und Andr. Vivian, welche bereits 1801 eine Strassen-Dampfkutsche erbaut hatten, in Anlehnung an die Arbeiten des Amerikaners Oliver Evans, ein Patent für einen durch Hochdruckdampf betriebenen Wagen für Eisenbahnen. In England war es Trevithik, welcher im Februar 1803 seinen Dampfwagen „Locomotion“ auf der Merthyr-Tydfil-Eisenbahn (Süd-Wales) versuchte — der erste durch schriftliche Berichte erhärtete Lauf einer Lokomotive auf Schienen. Obgleich der Erfolg befriedigte, wurden die Versuche wegen mehrfacher Schienenbrüche und Entgleisungen, infolge des zu grossen Gewichtes der Maschine nicht fortgesetzt; die Hauptursache bildete jedoch die vermeintliche Unzulänglichkeit der Reibung zwischen Rad und Schiene. Dieser Spuk, dessen Bekämpfung hervorragende Köpfe beschäftigte, sie auf die verschlungensten Pfade der Mechanisterei führte und durch fast 2 Jahrzehnte die Entwickelung der Dampfmaschine aufhielt, war nicht mehr zu bannen. Die „für gewisse Fälle“ empfohlenen Nagelköpfe und Einkerbungen thaten wohl ihre Schuldigkeit, aber sie stellten durch die Erschütterungen die Gusseisenplatten und Schienen, sowie die Lokomotiven selbst auf eine harte Probe.

F. Blenkinsop, Aufseher der Middleton-Kohlenwerke bei Leeds, erhielt am 16. Mai 1811 ein Patent auf eine Zahnradlokomotive. Das der Maschine beigegebene Zahnrad, welches in die an einer Schiene aussen angegossenen Stifte eingriff, ermöglichte nicht nur ihre Fortbewegung, sondern auch die Ueberwindung von Steigungen. Ericsson und Vignoles erhielten im Mai 1831 ein Patent, demzufolge eine dritte Mittelschiene angebracht werden sollte, gegen die sich zwei seitliche Klemmrollen anpressen. 1812 verwendeten Wm. und Edward Chapman auf der Hettonbahn bei Sunderland (Durham) anstatt der Zahnstange eine in der Mitte des Geleises angebrachte straff gespannte Kette, die, in Entfernungen von je 7,2 m durch Gabeln unterstützt, sich über ein von der Maschine bewegtes Rad schlang. Brunton von den Butterley-Eisenwerken (Derbyshire) stattete 1813 die von ihm erfundene Lokomotive gar mit zwei von rückwärts schiebenden „Pferdefüssen“ aus, die wie die Stangen der Schiffer bei Booten wirken sollten. Ein anderer Vorschlag war, der Treibachse ein Rad mit beweglichen Speichen beizugeben, die vom Mittelpunkte strahlenförmig ausgehend in den Boden eingreifen und die Vorwärtsbewegung bewirken sollten. Eine „vereinfachte“ Vorrichtung waren die unter einem rechten Winkel sich kreuzenden „Quer- oder Stachelfüsse“. Nur wenige Männer folgten diesen Irrwegen nicht und trachteten ihr Ziel auf andere Weise zu erreichen. Einer dieser wenigen war Blackett aus Wylam. Am 13. Mai 1813 erhielt derselbe im Verein mit Hedley ein Patent auf eine Lokomotive, die mit 8 gekuppelten Rädern versehen wurde, von denen je 4 ein um den Mittelzapfen drehbares Gestell bildeten. Die Lokomotive führte den Namen „Puffing Billy“.

Der eigentliche Vater der Lokomotive war George Stephenson, Ingenieur der Kohlenwerke von Killingworth bei New-Castle; er baute in den Jahren 1813 und 1814 für die genannte Kohlenbahn in der Werkstätte von West-Moor die erste brauchbare Maschine: „Blücher“. Am 27. Juli 1814 lief sie das erste Mal und zog auf einer Steigung von 1 : 450 8 Wagen von etwa 30 t Gewicht bei einer Geschwindigkeit von 4 Miles (6,4 km). Am 28. Februar 1815 erhielten Stephenson und Ralph Dodd ein Patent auf eine Lokomotive, bei welcher die Kolbenstangen mittelst Kreuzkopfes und Pleuelstange unmittelbar auf die Kurbelzapfen der Räder wirkten, was die nöthige Steifheit der Maschine ungünstig beeinflusste. Später kuppelte Stephenson die Räder mittelst Verbindungsstangen, was dem Zwecke vollständig entsprach.

Die günstigen Erfolge auf der Killingworthbahn ermunterten die Besitzer der Hetton-Kohlenwerke Theile ihrer Bahn — von den Kohlenwerken nach Sunderland (12,9 km) mit mehreren schiefen Ebenen angelegt — für Lokomotivbetrieb einzurichten.

Im Jahre 1823 wurde Stephenson zum leitenden Ingenieur der Stockton-Darlingtonbahn ernannt. Unter Drohungen, Verwünschungen seitens der Strassenarbeiter und dem unverhohlenen Ausdruck von Schadenfreude fand am 27. September 1825 die Eröffnung der Stockton-Darlingtonbahn mit 3 jetzt schon sehr verbesserten Maschinen aus Stephenson's Fabrik statt. Die Lokomotive „Locomotion“ übernahm an der schiefen Ebene von Brusselton den Zug; derselbe bestand aus 6 mit Kohle und Mehl beladenen Wagen, ferner einem von den Bahndirektoren und deren Freunden besetzten, dann 21 mit provisorischen Sitzen ausgestatteten Wagen, — von denen einer die Aufschrift: „Periculum privatum, utilitas publica“ trug, — endlich 6 Kohlenwagen, zusammen 34 Wagen. Der Zug führte 450 Personen und 90 t Güter und erreichte mit denselben eine Höchstgeschwindigkeit von 12 Miles (19 km). Der Erfolg war überraschend, denn zum ersten Male beförderte die Lokomotive eine verhältnissmässig grosse Last mit bedeutender Geschwindigkeit, weshalb mit Recht der 27. September 1825 als Geburtstag der Eisenbahn bezeichnet werden kann. G.

Die Beleuchtung der Eisenbahnwagen und die neuesten Versuche mit Acetylen.

Seit dem ersten Auftreten des aus dem Calcium-Carbid hergestellten Acetylengases hat sich die Firma Jul. Pintsch in Berlin, welche namentlich auf dem Gebiete der Eisenbahnwagen- und Seezeichen-Beleuchtung unerreicht dasteht, für dieses neueste Erzeugniss der Gastechnik lebhaft interessirt, von vornherein jedoch ihre Stellungnahme zu der Frage der Verwendung von dem Ausfall peinlich sorgfältiger Untersuchungen abhängig gemacht, die sie aus eigenen Mitteln in grossem Umfange durchzuführen sich entschloss. Ueber deren Ergebniss wurde in der letzten Monatssitzung des Vereins Deutscher Maschineningenieure berichtet.*)

Vorangeschickt wurde ein kurzer Ueberblick über die sonstigen Beleuchtungsarten für Eisenbahnwagen.

Bekannt ist, wie an Stelle der Oelbeleuchtung und Kerzen vor reichlich 20 Jahren die von der genannten Firma erst lebensfähig gemachte Fettgasbeleuchtung auf den Preussischen Bahnen in ziemlich grossem Maassstabe zur Einführung kam; heute ist sie fast in allen Staaten, wo Eisenbahnen existiren, im Gebrauch.

Zur Zeit sind in Deutschland, in England, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika und auf den Hauptbahnlinien in Australien, Indien, Canada, Brasilien, Argentinien und anderen Ländern in Summa über 75 000 Wagen und 3 005 Lokomotiven nach System Pintsch eingerichtet.

In den gewöhnlichen Wagenlampen kostet eine Kerze Leuchtkraft etwa $^1/_6$ ₰, bei den Intensivlampen aber, die hoffentlich bald in grösserem Umfange eingeführt werden, nur $^1/_9$ ₰. Die Fettgasbeleuchtung dient überall sicher und gut und ist sogar da leicht in Ordnung zu halten, wo das Bedienungspersonal mit derartigen Apparaten nicht sonderlich gut umzugehen versteht. Sie ist auch vollkommen sicher; wäre sie das nicht, so würde sich das während 20 jähriger Verwendung auf allen Bahnen der Welt unliebsam bemerkbar gemacht haben. Auch der nie ganz aufgeklärte Unglücksfall bei Wannsee vermag dieses günstige Urtheil nicht zu erschüttern.

Mit elektrischer Wagenbeleuchtung werden seit vielen Jahren in den verschiedensten Staaten der Welt Versuche gemacht, welche jedoch fast überall derartig ausgefallen sind, dass man schliesslich, selbst wenn man lange Zeit eine abwartende Stellung eingenommen hatte, dennoch zur Fettgasbeleuchtung übergegangen ist, wie z. B. 1892 bei der London-

*) Dieser Vortrag ist mit Abbildungen im Wortlaut in Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen“ erschienen.

Brighton und South Coast Railway, welche eine Zeit lang etwa 30 Züge à 10 Wagen elektrisch beleuchtete. Selbst in denjenigen Fällen, wo man heute noch mit elektrischer Beleuchtung Experimente macht, z. B. bei Dänischen Bahnen und einigen Bahnen in England und Amerika, ist man keineswegs mit denselben so zufrieden, wie dies gewöhnlich von interessirter Seite dargestellt wird.

Namentlich ist es aber ein grosser Unterschied, ob geschlossene Züge auf ein und derselben Strecke ununterbrochen hin und her fahren, oder ob ein Betrieb, wie er z. B. auf den Preussischen Staatsbahnen vorhanden, mit elektrisch beleuchteten Wagen durchgeführt werden soll.

Aehnlich wie bei der Brightonbahn ist es auf der Great Northern und der Midlandbahn in England gegangen.

In Amerika, einem Lande, wo die Elektrizität in viel grösserem Maassstabe als irgendwo sonst angewendet wird, kann ebenso wenig von Fortschritten auf dem Gebiete der Beleuchtung von Eisenbahnwagen durch Elektrizität die Rede sein. Bei den Strassenbahnen der Grossstädte der Vereinigten Staaten ist während der letzten 10 Jahre als Betriebskraft fast allgemein die Elektrizität angewendet worden, dort hat man natürlich die Wagen dieser Bahnen mit elektrischem Licht beleuchtet.

Aber von dem bedeutenden Netz der Dampfeisenbahnen in den Vereinigten Staaten sind nur auf sehr wenigen Linien, in Summa 138 Wagen, mit elektrischer Beleuchtung eingerichtet.

Die Schweizerische Jura-Simplonbahn, welche ebenfalls Wagen elektrisch beleuchtet hat, beabsichtigt jetzt Versuche mit Acetylenbeleuchtung anzustellen.

In Russland, wo auch schon seit etwa 20 Jahren die Gasbeleuchtung bei zahlreichen Wagen eingerichtet ist, werden auf Wunsch des Eisenbahndepartements umfassende Versuche mit elektrischer Beleuchtung der Eisenbahnwagen gemacht; doch soll die elektrische Beleuchtung in den wenigen Direktionswagen in der kurzen Zeit von 2 Jahren schon 3 grössere Brände verursacht haben.

Die Kaiserlich Deutsche Post ist ebenfalls zur theilweisen elektrischen Beleuchtung der Eisenbahn-Postwagen übergegangen. Hier kommt in Frage, dass der Postbeamte es leichter in der Hand hat, seine elektrische Birne beliebig dahin zu führen, wo er gerade Licht gebraucht, ein Vorzug, der für Personenwagen nicht platzgreifen kann, wenn man nicht für jeden Fahrgast auch eine Lampe anbringt.

Der Herstellung des Acetylens aus Calcium-Carbid haben sich in neuerer Zeit verschiedene grössere Werke zugewandt; grosse Wasserkräfte sind gefasst worden oder sollen gefasst werden, um ebenfalls der Erzeugung von Calcium-Carbid zu dienen. Die Herstellungskosten für 1 kg Carbid werden sich bei sehr grossen Anlagen und unter allergünstigsten Umständen, — d. h. also bei Vorhandensein grosser Wasserkräfte und in Gegenden, wo man Koks und Kalk ebenfalls billig erhalten kann, — immerhin nicht unter 15 ₰ stellen. Zur Zeit ist dasselbe in kleineren Quantitäten noch schwer für den Preis von 60 ₰ zu haben.

Der Versand des Calcium-Carbid geschieht wegen der leichten Ansaugung des Wassers aus der Luft in luftdicht verschlossenen Blechbüchsen von verschiedener Grösse.

Die Herstellung des Acetylens aus Calcium-Carbid ist äusserst einfach, und weil das Licht so ausserordentlich schön ist, werden auch von Laien Experimente gemacht, wobei sich leider bereits vielfach Unglücksfälle ereigneten.

Diese sind zum Theil darauf zurückzuführen, dass bei der Entwickelung des Acetylens durch Uebergiessen von Calcium-Carbid mit Wasser in ungeeigneten Apparaten eine so starke Erwärmung eintritt, dass die Zersetzungs- und Explosionstemperatur des Acetylens (etwa 780° C.) erreicht und überschritten wird.

Bertelot berichtet über seine Nachforschungen bezüglich der explosiven Eigenschaften des Acetylens der Pariser Akademie der Wissenschaften u. a.:

„Die Steigerung der Temperatur tritt ein, wenn eine grössere Quantität Calcium-Carbid in einem geschlossenen Gefäss mit einer verhältnissmässig geringen Menge Wasser behandelt wird. Herr Raoul Pictet hat über einen derartigen Unfall berichtet. Es steht somit zu befürchten, dass bei der Reaktion des Wassers auf Carbid örtliche Temperatursteigerungen eintreten können, die geeignet sind, die Masse an irgend einer Stelle zum Glühen zu bringen. Nach früher beschriebenen Experimenten genügt eine solche glühende Stelle, um eine Entzündung der ganzen Masse des Gases zu veranlassen."

Die Firma Pintsch hat deshalb einen Acetylenentwickler konstruirt, bei dem das Calcium-Carbid stets vollständig unter Wasser steht, sodass eine Erwärmung über 100° C. ausgeschlossen ist. Im Acetylenentwickler das Gas auch noch so zu verdichten, wie man es für die Wagenbeleuchtung braucht, ist aus denselben Gründen zu gefährlich. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika entstand bei einem derartigen Versuch eine äusserst heftige Explosion, als das Acetylen im Behälter auf einen Ueberdruck von 6 Atm. gestiegen war; die Wirkung dieser Explosion war eine entsetzliche. Wenn andere ähnliche Versuche gut abgelaufen sind, so ist dies eben Zufall und lässt sich dadurch erklären, dass doch nur kleine Apparate für diese Versuche benutzt worden sind, welche vielleicht noch eine genügende Abkühlung während der Entwickelung zuliessen. Derartige gewagte Experimente sollten deshalb unterbleiben.

In Paris hat der Gemeinderath den Antrag gestellt, die Herstellung und den Verkauf von Acetylen zu verbieten, weil durch unrichtige Behandlung bereits so viele Unglücksfälle hervorgerufen sind. Auch bei uns werden bedenkliche, leicht Gefahr bringende Entwickelungsapparate täglich angeboten, und es würde wirklich im Interesse der Sache liegen, wenn wir es in Deutschland nicht so weit kommen liessen, wie es in Frankreich gekommen ist, damit eine an sich gute Sache, welche bei richtiger Behandlung ein wichtiger Faktor unseres modernen Kulturlebens und unserer, viel Licht bedürfenden Zeit zu werden berufen ist, nicht in ihrer Entwickelung gehemmt, ja vielleicht für Jahre von der industriellen Benutzung ausgeschlossen wird. Durch sachgemässe Verordnungen bezw. durch Verbreitung des wahren Sachverhalts betreffs der Gefahr muss vor dem unangemessenen Gebrauch des Acetylens eindringlichst gewarnt werden.

Die von Pintsch angestellten umfangreichen Versuche sollten in erster Linie feststellen, ob das trockene Gas wirklich, wie allgemein behauptet wurde, in Berührung mit metallischem Kupfer und metallischen Kupferlegirungen äusserst explosive Verbindungen eingehe. Das hat sich nicht bestätigt, obgleich man die zur Bildung solcher Verbindungen günstigsten Umstände künstlich herbeigeführt hat. Die Berichte von auswärts bestätigen diese, von der Firma Pintsch erzielten Ergebnisse vollauf.

Auch die giftigen Eigenschaften des Acetylens sind auf Grund wiederholter Experimente in Abrede zu stellen, insofern es keinesfalls gefährlicher ist, als das gewöhnliche Steinkohlengas.

Ein Punkt aber, welchem anfangs am wenigsten Bedeutung beigelegt wurde, ist ein recht unangenehmer und tritt der allgemeinen Verwendung des reinen Acetylengases zu Beleuchtungszwecken am meisten hindernd in den Weg. Das ist die schon erwähnte Zersetzung und Explosionsgefahr bei Erwärmung auf 780° C.

Verschiedene Experimente haben nun gezeigt, dass starke Erwärmungen der Acetylenbehälter diese entweder bei geringer Temperatur an den Löthstellen schmelzen und so das Gas ohne Explosion zur Entzündung bringen, oder aber zur Explosion führen, wenn die Löthstellen nicht nachgeben, also hart gelöthet sind.

Es wurde dann noch ein weiterer Versuch hinsichtlich der Fortpflanzung der Zersetzung des Acetylens durch Rohrleitungen vorgenommen. Ein Behälter wurde mit 6 Atm. Acetylen angefüllt und mit einer Rohrleitung von 5 mm lichtem Durchmesser und 2 m Länge versehen. An einer Stelle, etwa 1,5 m vom Kessel entfernt, wurde das Rohr durch eine Wassergasflamme angewärmt, und es erfolgte auch hier eine Explosion des Behälters, als das Rohr anfing rothwarm zu werden, und vom Behälter blieben nur Splitter übrig.

Unter solchen Umständen erscheint es der Firma Pintsch bedenklich, r e i n e s Acetylen für Leuchtzwecke, ganz besonders aber für Eisenbahn-Wagenbeleuchtung, wo dasselbe in komprimirtem Zustande verwendet werden muss, zu empfehlen. Um aber die hohe Leuchtkraft des Acetylens dennoch für diesen Zweck nutzbar zu machen, wurden weitere Versuche angestellt, um zu ermitteln, wie die eben geschilderten Gefahren zu verringern oder ganz abzuwenden sind, und es wurde gefunden, dass Acetylen in unkomprimirtem Zustande zwar auch zersetzt wird, dann aber sehr viel weniger heftig explodirt. Auch durch Mischung mit Fettgas wird das Acetylen weniger gefährlich, und so bietet die Verwendung eines Gemisches von 30 % Acetylen mit 70 % Steinkohlen- oder Fettgas für den Eisenbahnbetrieb keine Gefahr mehr, weil die Erhöhung der Temperatur niemals derartig sein kann, dass die Gasbehälter dadurch zertrümmert werden könnten. Die letzteren halten viel mehr aus, als die Spannung im ungünstigsten Falle bei einer Zersetzung der 30 %igen Acetylenbeimischung betragen kann. Selbst 50 % Acetylen, gemischt mit 50 % Fettgas, sind bei weich gelötheten Behältern ungefährlich.

Statt des Fettgases kann auch ein Zusatz von Steinkohlengas gewählt werden. Die Anwendung einer Mischung von Acetylen mit Luft bleibt dagegen ausser Betracht, weil darin eine noch grössere Gefahr liegt, als wenn man reines Acetylen allein verwendet. Acetylen mit Fettgas ergibt schon bei Beimischung bis zu 20 % Acetylen eine Zunahme an Leuchtkraft auf etwa das Dreifache, und zwar bei den gewöhnlichen Brennern, was einen enormen Fortschritt bedeutet. Vielleicht ist es aber möglich, für die verschiedenen Mischungsarten noch vortheilhaftere Brenner anzufertigen.

Rechnet man bei den jetzigen Carbidpreisen 1 cbm Acetylen in komprimirtem Zustande 2 ℳ und 1 cbm Fettgas zu 40 ₰, so kostet die reine Fettgasflamme pro Kerze und Stunde = 0,197 ₰, mit 20 % Acetylenbeimischung nur 0,12 ₰ und auch mit 50 % Acetylen erst 0,174 ₰.

So ist also ein Mittel gegeben, auch selbst in den einfachen Wagenlampen ohne jede Aenderung ein billigeres und vorzügliches Licht zu erhalten. Selbstverständlich ist man bei den besseren Laternen imstande, jede gewünschte Leuchtkraft mit Leichtigkeit zu erzielen.

Aehnlich, wenn auch weniger finanziell günstig, gestaltet sich die Mischung des Acetylens mit Steinkohlengas. Das reine Steinkohlengas ist im kleinen Fettgasbrenner gar nicht verwendbar, weil es mit blauer Flamme brennt, aber schon bei einer Beimischung von 30 Vol.-% Acetylen tritt eine erhebliche Leuchtkraft-Aufbesserung in den verschiedenen Fettgasbrennern ein; dieses Gemisch erreicht bereits eine ebenso hohe Leuchtkraft, als wenn man Fettgas allein verwendet.

Wenn man den Preis von Steinkohlengas mit 20 ₰ für 1 cbm annimmt, stellten sich bei einem Gemisch von 30 % Acetylen zu 70 % Steinkohlengas die Kosten pro Brennstunde und Kerze auf rund 0,3 ₰ gegen 0,197 ₰ bei Verwendung von Fettgas allein und 0,12 ₰ bei Verwendung eines Gemisches von 80 % Fettgas und 20 % Acetylen.

Wenn also die Eisenbahnverwaltung ein Gemisch von Steinkohlengas und Acetylen benutzt, so könnte dieselbe an solchen Stellen, wo jetzt schon Steinkohlengas vorhanden, durch Acetylenentwickler und eine Kompressionsanlage in einfachster Weise eine Füllstation für Eisenbahnwagen errichten und dieselbe Beleuchtung, nur mit etwas höheren Kosten, erzielen wie bisher etwa mit reinem Fettgas. Dabei können Laternen, Regulatoren, überhaupt sämmtliche Gasbeleuchtungs-Bestandtheile für Wagen, die zur Zeit allgemein in Verwendung sind, genau in derselben Weise benutzt werden, wie bisher.

Für Städtebeleuchtung ist das Carburiren von Steinkohlengas mit Acetylen nicht angebracht, weil man selbst bei den billigsten Carbidpreisen niemals auf den billigen Lichtpreis kommen wird, welchen man jetzt durch Anwendung von Auer-Gasglühlicht erzielt.

Es ist auch noch durch Versuche festgestellt worden, dass eine Acetylenanlage als solche nicht der Explosion ausgesetzt ist, wenn von einem Gasbehälter die Rohrleitungen in die Häuser hineingeführt werden und in einem solchen Hause Feuer ausbricht, oder die Rohrleitung an irgend einer Stelle durch Zufall auf die Zersetzungstemperatur des Acetylens erwärmt wird. Die Zersetzung pflanzt sich dann nicht durch das Rohr bis in den Gasbehälter fort.

Diese Versuche sind das Vollständigste, was zur Zeit auf diesem Gebiete vorliegt. Die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung steht im Begriff, sich deren Ergebnisse zu Nutzen zu machen, und hat zu diesem Zwecke bereits eine Gasanstalt für Acetylenerzeugung auf dem Bahnhof Grunewald bei Berlin errichtet.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Münster. Am 15. d. Mts. ist die bisherige Beschränkung in der Gepäckabfertigung bei dem an der Strecke Soest-Altenbeken zwischen den Stationen Geseke und Lippstadt belegenen Personen-Haltepunkt Ehringhausen aufgehoben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 507 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Dezember 1896.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat Dezember 1896 vorgekommenen Betriebsunfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 12 Entgleisungen auf freier Bahn, 22 Entgleisungen in Stationen, 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 26 Zusammenstösse in Stationen und 189 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 252 Betriebsunfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 66 Personen getödtet und 133 Personen verletzt, sowie 58 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 226 unerheblich beschädigt worden.

Von den beförderten Reisenden wurden 6 getödtet und 6 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Altona, Cassel, Halle a/S., Königsberg i/Pr. und Magdeburg sowie der Württembergischen Staatseisenbahnen, 3 Verletzungen auf den Direktionsbezirk Berlin und je 1 Verletzung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, den Direktionsbezirk Köln am Rhein und die Hessische Ludwigsbahn.

Von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 41 getödtet und 107 verletzt, von Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamten usw. im Dienst 6 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder, 19 getödtet und 14 verletzt.

Von den Betriebsunfällen ereigneten sich auf den Staatsbahnen bei einer Betriebslänge von 37 087 km 237 Fälle und auf den Privatbahnen bei einer Betriebslänge von 2 120 km 15 Fälle.

Je ein Unfall kommt bei den Staatsbahnen auf 156 km Betriebslänge und 115 000 Zugkm und bei den Privatbahnen auf 141 km Betriebslänge und 68 000 Zugkm.

Wenn die Verwaltungen nach dem geometrischen Mittel aus den Betriebslängen und den geleisteten Zugkilometern geordnet werden, so treten an die ungünstigste Stelle: bei den Staatsbahnen: die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Elberfeld, Berlin und Essen a/R., bei den Privatbahnen: die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn und die Crefelder Eisenbahn.

Staffeltarife.

Dr. Udo Graf zu Stolberg-Wernigerode hat im Herrenhause zu dem Berichte der Kommission für Eisenbahnangelegenheiten über den Antrag des Grafen von Frankenberg auf Tarifermässigung für Produkte der Land- und Forstwirthschaft, sowie auf Förderung der Einführung von Staffeltarifen auf den Preussischen Staatseisenbahnen den Antrag gestellt, die Staatsregierung zu ersuchen, auf die allgemeine Einführung von Staffeltarifen an Stelle der Streckensätze, thunlichst für alle Güter und für alle Strecken auf den Preussischen Staatsbahnen, Bedacht zu nehmen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Münster. Die bisherige Beschränkung in der Gepäckabfertigung bei dem an der Bahnstrecke Soest-Altenbeken zwischen den Stationen Geseke und Lippstadt belegenen Personen-Haltepunkt Ehringhausen ist aufgehoben.

Bezeichnung von Stationen.

Direktionsbezirk Halle a/S. Die bei Holzdorf an der Elster belegene Güter-Nebenstelle Schönewalde führt fortan die Bezeichnung „Schönewalde bei Holzdorf an der Elster“.

Vorarbeiten.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft von Vering und Waechter in Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Rybnik über Sohrau nach Pless ertheilt worden.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Etatsschema der Eisenbahnverwaltung für die Finanzperiode 1897/99 hat eine Neubearbeitung der Buchungsordnung vom Eisenbahnbetrieb stattgefunden. Die wesentlichsten Aenderungen gegen seither bestehen darin, dass eine Buchung der Ausgaben nach Verwaltungszweigen nicht mehr stattfindet, dass die besonderen Vorschussrechnungen für Werkstätten, Gasanstalten, elektrische Beleuchtungsanlagen und Materialverwaltungen in Wegfall kommen und dass die gesammten persönlichen und sachlichen Verwaltungskosten der für Neu- und Erweiterungsbauten eingesetzten besonderen Baubehörden und der sonst mit solchen Bauten beschäftigten Beamten und Stellen ohne Ausscheidung aus den Betriebsausgaben in der Betriebsrechnung gebucht werden gegen Ersatz aus dem Baufonds jeweils vor dem Rechnungsabschluss in einem bestimmten Prozentsatz der Bauausgaben.

Brölthalbahn.

Die von der Gesellschaft mit Unterstützung der Stadt Siegburg erstrebte Bahnverbindung von Niederpleis — Station der Bahnlinie Hennef (Sieg)-Beuel — nach Siegburg ist laut „K. Z.“ nunmehr gesichert. Die Verbindung

ist gedacht durch Ueberführung der Bahn über die Provinzial-Siegbrücke mit Anschluss an den Staatsbahnhof Siegburg. Durch diese geplante Ausführung wird das Bahnnetz der Bröl-thalbahn an einen zweiten Staatsbahnhof angeschlossen, wodurch den Verfrachtern aus dem Pleisthale sowohl, wie den Thon- und Verblendsteinwerken bei Niederpleis und Hangelar ermöglicht wird, für ihre Sendungen, die heute noch mittelst Achse nach Siegburg gehen, die Bahn zu benutzen. Für den Personenverkehr mit Beuel-Bonn schafft diese Verbindung den Bewohnern von Siegburg und vom Aggerthal eine unmittelbare Linie Siegburg-Niederpleis-Beuel Rheinufer der Bröltbalbahn, während sie jetzt über Troisdorf mit Umsteigen nach dem Staatsbahnhof Beuel fahren müssen.

Frankfurter Gütereisenbahn.

Der am 27. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung, auf deren Tagesordnung auch ein Antrag auf Aenderung der Satzungen steht, wird in Vorschlag gebracht, für das abgelaufene Geschäftsjahr bei grösseren Abschreibungen eine Dividende von 5,5 % (gegen 3,5 % im Vorjahre) zu vertheilen.

Berliner Verkehr in den Jahren 1895 und 1896.

Ueber den Verkehr der Berliner Verkehrsmittel (Stadtbahn, Pferdebahnen, Omnibusse usw.) in den Jahren 1895 und 1896 liegt eine interessante Uebersicht vor, der wir folgende Daten entnehmen: Im Jahre 1896 beförderten die Grosse Berliner Pferdebahn 154 200 000 Personen (gegen 138 900 000 Personen im Vorjahre) + 15 300 000 Personen, die Stadt- und Ringbahn (einschliesslich Bahnhof Grunewald) 76 899 568 (65 008 158) + 11 891 410 Personen die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn 7 476 573 (6 998 555) + 478 018 Personen, die Neue Berliner Pferdebahn 21 825 000 (18 370 000) + 3 455 000 Personen, die Dampfstrassenbahnen der Firma Bachstein & Co. 3 527 274 (3 358 263) + 169 011 Personen und die Omnibusgesellschaften 43 452 646 (37 414 505) + 6 038 141 Personen. Die elektrische Strassenbahn Siemens & Halske, die am 15. April 1896 eröffnet wurde, beförderte noch bis zum Schlusse des Jahres 3 835 894 Personen. Im Jahre 1896 wurden mithin zusammen 311 216 955 Personen gegen 270 049 481 Personen im Jahre 1895 befördert, sodass die Steigerung im Jahre 1896 überhaupt 41 167 474 Personen betrug. Im Durchschnitt wurden von den Strassenbahnen, der Stadt- und Ringbahn und den Omnibussen täglich befördert im Jahre 1896: 850 323 (739 862) + 110 461 Personen.

Da die Einwohnerzahl Berlins sich nach der Volkszählung vom 2. Dezember 1895 auf 1 677 304 Personen beläuft, so ergeben die obigen Zahlen, dass auf jeden Kopf der Berliner Bevölkerung die Pferdebahn etwa 109 Mal, die Stadtbahn 45 Mal, die sämmtlichen zur Verfügung stehenden öffentlichen Verkehrsmittel (von den Droschken abgesehen) 185 Mal im Jahre benutzt worden sind.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen der im Preussischen Staatsgebiete belegenen Theilstrecke Strasburg U./M.-Landesgrenze der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn aus dem Betriebsjahre 1895/96 ist auf 2 136 *M.* festgesetzt worden.

Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft.

Die Bromberger elektrische Strassenbahn und das Elektrizitätswerk daselbst sind von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft auf die Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft übergegangen.

Der Rechtsanwalt Dr. H. Hoffmann hatte gegen die Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft mit dem Antrage geklagt, die Dividende für das Geschäftsjahr 1895 nicht, wie geschehen, auf 8 %, sondern auf 10,4 % festzusetzen. Nachdem bereits die 6. Kammer für Handelssachen des Landgerichts I zu Berlin die Klage abgewiesen hatte, hat auch das Kammergericht die seitens des Klägers eingelegte Berufung zurückgewiesen.

Kyritz-Hoppenrade-Breddin.

Dem Kreise Ostprignitz ist zur Herstellung und zum Betriebe einer für die Beförderung von Personen und Gütern mittelst Lokomotiven bestimmten Kleinbahn von Kyritz über Demerthin, Gumtow, Dannenwalde, Lindenberg und Garz nach Hoppenrade mit einer Abzweigung über Rehfeld, Berlitt und Barenthin nach Breddin im Einvernehmen mit der Königlichen Eisenbahndirektion Altona auf unbegrenzte Zeit, vorbehaltlich der Rechte Dritter, die Genehmigung ertheilt.

Meldung und Untersuchung von Unfällen auf Kleinbahnen.

Nach einem Erlasse des Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 29. Januar d. J. können auf die Kleinbahnen die Vorschriften des allgemeinen Erlasses vom 11. März 1895 bezüglich der Meldung und Untersuchung von Eisenbahnunfällen nicht übertragen werden. Ebensowenig wie eine Meldung der Unfälle auf Kleinbahnen an das Reichs-Eisenbahnamt zu erstatten ist, bedarf es auch bis auf weiteres einer Anzeige über solche Unfälle an das Ministerium. Ueberhaupt liegt zur Zeit kein Anlass vor, die Angelegenheit allgemein zu regeln. Soweit nicht schon in den Genehmigungsurkunden ausreichende Anordnungen hinsichtlich der Meldung und Untersuchung der Unfälle und sonstigen Betriebsstörungen durch die Betriebsunternehmer getroffen sind, wird darüber von Aufsichtswegen durch Polizeiverordnungen oder von den im § 3 des Kleinbahngesetzes bezeichneten Behörden durch Betriebsordnungen das Erforderliche vorzuschreiben sein. Dabei bleibt insbesondere zu bestimmen, welche Unfälle der Königlichen Staatsanwaltschaft und der Ortspolizeibehörde zu melden sind, und über welche Unfälle und Betriebsstörungen Anzeige an die Genehmigungsbehörde, sowie an die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde durch den Betriebsunternehmer zu erstatten ist. Zugleich ist die Frist, sowie die Art und Weise, in welcher die Anzeigen erfolgen sollen, bestimmt vorzuschreiben.

Während die Untersuchung der Unfälle im allgemeinen dem Betriebsunternehmer obliegt, bleibt es selbstverständlich der Genehmigungsbehörde und der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde überlassen, sich, soweit erforderlich, an der Unfalluntersuchung zu betheiligen, und dabei nöthigenfalls Maassnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle zu treffen.

Murnau-Kohlgrub-Oberammergau.

Der Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke (vormals Kummer & Co.) in Dresden ist die Konzession für den Bau einer elektrischen Bahn von Murnau über Kohlgrub nach Oberammergau ertheilt worden.

Kleinbahnprojekte.

Der Kreistag des Kreises Soest hat die Umwandelung seines Bahnbauunternehmens in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung sowie den Bau der Strecke Neheim-Sundern (deren Kosten auf 600 000 *M.* veranschlagt sind) beschlossen.

Von der Elektrizitätsgesellschaft Felix Singer & Co. in Berlin wird der Bau schmalspuriger, elektrisch zu betreibender Kleinbahnen für den Personen- und Güterverkehr in der Stadt Liegnitz geplant.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdebahn. Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der am 26. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung vorzuschlagen, nach reichlichen Abschreibungen für das Jahr 1896 eine Dividende von 15 % (gegen 12,5 % im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen.

Breslauer Strassenbahn. Der Generalversammlung wird für das Jahr 1896 die Vertheilung einer Dividende von 9,5 % gegen 8,5 % im Vorjahre in Vorschlag gebracht werden.

Breslauer elektrische Strassenbahn. Der Reingewinn des Jahres 1896 beziffert sich auf 429 298 *M.* gegen 424 068 *M.* im Vorjahre, von dem eine Dividende von 8 % (wie im Vorjahre) zur Vertheilung gelangen soll.

Magdeburger Strassenbahn. Für das Jahr 1896 wird die Vertheilung einer Dividende von 7 % (gegen 6 % im Vorjahre) in Vorschlag gebracht.

Stendaler Strassenbahn. Nach dem Verwaltungsberichte wurden im Jahre 1896 zusammen 221 178 gegen 214 757 Personen im Vorjahre befördert. Von dem Reingewinne in Höhe von 7 128 *M.* kommt gemäss Beschluss der Generalversammlung eine Dividende von 9 % zur Vertheilung.

Eisenbahnen der Firma Lenz & Co.

In dem verflossenen Jahre hat die Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Stettin, in dem Bau von Eisenbahnen wieder eine rege Thätigkeit entwickelt. Am 1. Januar 1896 standen 625,2 km Eisenbahnen im Betriebe, denen im Laufe des verflossenen Jahres 416,1 km hinzugetreten sind; mithin standen am 1. Januar d. J. 1 041,3 km Eisenbahnen im Betriebe, von denen 586,7 km der Betriebsabtheilung Stettin, 159,4 km der Ostdeutschen Kleinbahn-Aktiengesellschaft in Bromberg, 114,3 km der Betriebsabtheilung Berlin, 72,3 km der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln, 58,5 km der Betriebsabtheilung Breslau und 30,2 km der Betriebsabtheilung Karlsruhe unterstehen.

Von der Gesammt-Betriebslänge haben 316,7 km = 30,41 % eine Spurweite von 1,435 m, 360,5 km = 34,62 % eine solche von 1,0 m, 174,7 km = 16,78 % eine Spurweite von 0,75 m und 189,4 km = 18,19 % eine solche von 0,60 m.

Im Bau befinden sich 368,9 km, deren Eröffnung im Laufe dieses Jahres zu erwarten steht.

Die Spurweite der im Bau befindlichen Bahnstrecken beträgt bei 78,8 km (21,36 %) 1,435 m, 116,0 km (31,45 %) 1,0 m, 163,8 km (44,40 %) 0,75 m und bei 10,3 km (2,79 %) 0,60 m.

Mit Schluss des laufenden Jahres dürften somit die von der Firma Lenz & Co. hergestellten Bahnen eine Ausdehnung von über 1 400 km haben.

Wir lassen nachstehend sowohl ein Verzeichniss der am 1. Januar d. J. im Betriebe befindlichen, als auch ein solches der im Bau befindlichen Bahnstrecken folgen.

I. Im Betriebe befindliche Bahnstrecken.

Lfde. Nr.	Bahnstrecke: Bezeichnung	Bahnstrecke: von — bis	Provinz usw.	Spurweite m	Länge km	Betriebsabtheilung	Betriebseröffnung	Bemerkungen
1	Osthavelländische Kreisbahn . . .	Nauen-Ketzin	Brandenburg	1,435	16,5	Berlin	3/10. 93 bezw. 13/12. 93	
2	Stolpethalbahn . .	Stolp-Rathsdamnitz	Pommern	1,435	18,9	Stettin	15/8. 94	
3	Saatziger Kleinbahnen	a) Stargard-Alt-Damerow-Zamzow . . . . b) Alt-Damerow-Kannenberg . c) Kashagen-Kl.-Spiegel . . .	„	1,00	94,6	„	14/1. 95 u. 12/5. 95 12/5. 95 7/9. 96	
4	Greifenhagener Kreisbahnen . .	a) Greifenhagen-Wildenbruch . b) Hafenbahn	„	1,435	32,4	„	25/1. 95 1/11. 95	
5	Euskirchener Kreisbahnen	a) Liblar-Mühlheim-Euskirchen b) Mühlheim-Zülpich-Arloff . .	Rheinprovinz	1,00	57,6	Westdeutsche Eisenbahnges. in Köln	10/8. 95	
6	Wirsitzer Kreisbahnen	a) Weissenhöhe-Lobsens-Witoslaw . . . . b) Dembowo-Nakel m. Abzw. Erlau . . . . c) Suchary-Nakel	Posen	0,60	74,2	Ostdeutsche Kleinbahn-Akt.-Gesellsch. in Bromberg	15/2. 95 u. 15/5. 95 4/10. 95	
7	Franzburger Kreisbahnen	a) Stralsund-Barth-Damgarten b) Abzw. Altenpleen-Clausdorf	Pommern	1,00	65,9	Stettin	5/5. 95	
8	Bromberger Kreisbahnen	a) Bromberg-Crone a/B. mit Abzw. Mühlthal . . . . . b) Marthashausen-Kasprowo . c) Goscieradz-Suchary . . . . d) Maximilianowo-Gondes . . e) Kasprowo-Rohrbeck-Wierzchucin	Posen	0,60	85,2	Ostdeutsche Kleinbahn-Akt.-Gesellsch. in Bromberg	19/5. 95 20/7. 95 12/5. 95 20/7. 95 bezw. 6/11. 95	
9	Franzburger Südbahn	Velgast-Tribsees	Pommern	1,435	30,3	Stettin	19/5. 95	
10	Colberger Kleinbahnen	a) Regenwalde-Colberg . . . b) Gr.-Jestin-Stolzenberg . . .	„	1,00	82,8	„	1/6. 95 u. 21/7. 95 22/9. 95	
11	Rügensche Kleinbahnen	a) Altefähr-Putbus-Binz-Sellin . b) Bergen-Altenkirchen . . .	„	0,75	92,4	„	21/7. 95 22/5. 96 4/7. 96 21/12. 96	Putbus-Binz, Binz-Sellin, Altefähr-Putbus.
12	Stolper Kreisbahn .	Rathsdamnitz-Brettkrug . . .	„	1,435	8,7	„	12/10. 95	
13	Kannenberg-Daber.	Kannenberg-Daber	„	1,00	10,0	„	1/11. 95	
14	Bleckeder Kreisbahnen	Dahlenburg-Bleckede-Echem .	Hannover	0,75	47,0	Berlin	17/12. 95	
15	Ostrowoer Kreisbahn	Nebenb. Ostrowo-Skalmierzyce	Posen	1,435	16,5	Breslau	17/2. 96	
16	Nebenb. Bruchsal-Odenheim-Menzingen	Bruchsal - Ubstadt - Odenheim/Menzingen	Grossherzogthum Baden	1,435	30,2	Karlsruhe	4/3. 96	
17	Anklam-Lassaner Kleinbahn . . .	a) Anklam-Lassan . . . . b) Abzw. Crenzow-Buddenhagen	Pommern	0,60	30,0	Stettin	1/5. 96	
18	Halle-Hettstedter Eisenbahn . . .	Halle-Hettstedt	Sachsen	1,435	44,4	Berlin	22.5. 96 u. 1/8. 96	
19	Bergheimer Kreisbahnen	a) Benzelrath-Kerpen . . . . b) Kerpen-Blatzheim	Rheinprovinz	1,00	14,7	Westdeutsche Eisenbahnges. in Köln	27/6. 96 24/10. 96	Benzelrath-Kerpen, Kerpen-Blatzheim.
20	Greifenberger Kleinbahnen	Greifenberg-Horst	Pommern	0,75	35,3	Stettin	2/7. 96	
21	Regenwalder Kleinbahnen	a) Daber-Labes . . . . b) Abzw. Meesow-Sallmow . .	„	1,00	34,9	„	26/7. 96	
22	Strausberg-Herzfelder Eisenbahn	Strausberg-Hennickendorf-Herzfelde	Brandenburg	1,435	13,8	Berlin	20/9. 96 bezw. 26/9. 96	
23	Nebenb. Greifswald-Grimmen	Greifswald-Tribsees	Pommern	1,435	50,5	Stettin	5/11. 96	
24	Nebenb. Neustadt-Gogolin	Neustadt-Gogolin	Schlesien	1,435	42,0	Breslau	4/12. 96	
25	Cüstrin-Sonnenburg	Cüstrin-Sonnenburg	Brandenburg	1,435	12,5	Berlin	15/12. 96	
		zusammen	—	—	1 041,3			

II. Im Bau befindliche Bahnstrecken.

Lfde. Nr.	Baustrecke: Bezeichnung	Baustrecke: von — bis	Provinz usw.	Spurweite m	Länge km	Bauabtheilung	voraussichtliche Betriebseröffnung	Bemerkungen
1	Greifswalder Kleinbahnen	a) Greifswald-Jarmen . . . . b) Abzw. Dargezin-Züssow . . c) Gützkow-Gützkower Fähre	Pommern	0,75	44,2	Stettin	Juli 1897	
2	Demminer Kleinbahnen	a) Demmin-Treptow . . . . b) Abzw. Schmarsow-Jarmen .	"	0,75	63,0	"	bevorstehend*)	
3	Randower Kreisbahnen	Stolzenburger Glashütte-Stöven.	"	1,435	27,0	"	"	
4	Saatziger Kleinbahnen	Zamzow-Janikow	"	1,00	9,0	"	Frühjahr 1897	
5	Kleinbahn Stolp-Dargeröse	a) Stolp-Dargeröse . . . . . b) Wend.-Silkow-Schmolsin .	"	0,75	56,6	"	"	
6	Bachwitz-Lindenwald .	Bachwitz-Lindenwald	Posen	0,60	5,0	Ostd. Klb.-Akt.-Ges. Bromberg	1897	
7	Nebenbahn Mühlhausen-Ebeleben . .	Mühlhausen-Ebeleben	Thüringen	1,435	25,8	Berlin	bevorstehend	
8	Kiel-Schönberg	Kiel-Schönberg	Schlesw.-Holst.	1,435	20,0	Altona	1. Juni 1897	
9	Kreisbahnen auf Alsen .	Sonderburg über Wollerup nach Norburg und Schauby mit Abzw. Mummark-Fähre	"	1,00	48,5	"	Herbst 1897	
10	Bergheimer Kreisbahnen	a) Horrem-Bergheim-Bedburg b) Horrem-Mödrath . . . . . c) Berg-Elsdorf . . . . d) Bergheim-Rheidt-Bedburg-Ameln	Rheinprovinz	1,00	40,3	Köln	Eröffnung des Gesammtverkehrs Anfang Frühjahr 1897	siehe unter I 19
11	Engelskirchen-Marienheide	Engelskirchen-Marienheide . .	"	1,00	18,2	"	bevorstehend	
12	Nebenb. Bühlerthalbahn .	Bühl-Bühlerthal	Grossherzogthum Baden	1,435	6,0	Karlsruhe	28. Dez. 1896 / bevorstehend	für Güterverkehr / für Gesammtverkehr
13	Bromberger Kreisbahnen	Theilstrecke Gondes-Koselitz .	Posen	0,60	5,3	Ostd. Klb.-Akt.-Ges. Bromberg	bevorstehend	
		zusammen	—	—	368,9	—	—	

*) Inzwischen theilweis eröffnet (siehe Nr. 12 S. 104 d. Ztg.).

H—g.

Vom Büchertisch.

Waaren-Werthverzeichniss nebst Ladeverhältnissen, Haupteigenschaften, Provenienz und Verwendung der wichtigsten Handelsartikel, von Hermann Hüller, Maschineningenieur, Assistent in der kommerziellen Abtheilung der Südbahngesellschaft.

Das Werk verzeichnet alphabetisch sämmtliche Waaren mit ihren technischen Bezeichnungen in Deutscher, Französischer und Italienischer Sprache. Bei jeder einzelnen Waare sind ihr marktübliches Einheitsmaass, ihr Werth loco dem bezeichneten Erzeugungs- oder Stapelplatz, dann bei den meisten Waaren ihr spezifisches Gewicht, ihre Ladeverhältnisse sowie Anmerkungen über sonstige Eigenschaften, Erzeugung und Verwendung derselben beigefügt. In der Rubrik „Ladeverhältnisse“ werden die vorgeschriebene oder die übliche Art der Verpackung und Verladung angegeben sowie die Beziehung, welche zwischen dem Volumen und spezifischen Gewicht der Waare zu der Ausnutzung des Raumes und der Tragfähigkeit der Güterwagen stattfindet. Aus den Rubriken: Werth und Ladeverhältnisse lässt sich daher die für den Gütertransport so wichtige Frage: Welchen Tarif verträgt die betreffende Waare, beantworten, vorausgesetzt, dass beide Rubriken richtig und letztere vollständig genug ausgearbeitet ist, wie solches in dem vorliegenden Werk der Fall ist. — Hüller's Waarenverzeichniss ist zuerst periodisch als Beilage zu der „Zeitschrift für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ in 1893—1895 erschienen, dann in der uns vorliegenden Separatdruck-Ausgabe in 3 Lieferungsheften, im Selbstverlag des Verfassers (Wien IV 2, Belvederegasse 40). Preis 9 fl. Oe. W. Das Werk kann allen Fachkreisen empfohlen werden.

Verschiedenes.

Zur Berathung des Pensionsgesetzes.

Nach § 25 des Gesetzes vom 27. März 1872 ist die Pension eines Staatsbeamten m o n a t l i c h im voraus zu zahlen. Diese Bestimmung stand mit den früheren Vorschriften über die Erhebung der Staats-, Gemeinde- und sonstigen Steuern im Einklange, denn auch die Zahlung der Steuern konnte früher in m o n a t l i c h e n Raten geschehen. Jetzt steht diese gesetzliche Bestimmung indess mit den neuen zur Zeit geltenden Vorschriften, wonach die Steuern v i e r t e l j ä h r l i c h im voraus verlangt werden, im grellsten Widerspruch. Der Staat zahlt nur m o n a t l i c h, verlangt aber von seinen pensionirten Beamten v i e r t e l j ä h r l i c h e V o r a u s b e z a h l u n g. Es wird also Geld verlangt, welches beim besten Willen nicht vorhanden sein kann. Oder sollte es wirklich wohl viele Pensionäre geben, die gleich im ersten Monate für 3 Monate Steuern erübrigen könnten? Wir glauben es kaum! Zur Beseitigung des Widerstreits sollte eine Gleichstellung der Pensionäre und der aktiven Beamten herbeigeführt werden. Bei dem bekannten und dankbar anzuerkennenden Wohlwollen an maassgebender Stelle bedarf es wohl nur dieser kurzen Anregung, um die Ungleichheit zu beseitigen. Eine Aenderung des § 31 des obigen Gesetzes würde ebenfalls herbeigeführt werden müssen.

§.

Sonderausstellung für Heizungs- und Lüftungsanlagen Düsseldorf, Frühjahr 1897.

In der Zeit vom 15. April bis 15. Juni d. J. findet in Düsseldorf eine Ausstellung von Heizungs- und Lüftungsanlagen statt, von der wir hören, dass die interessantesten und praktischsten Neuheiten auf dem Gebiete der Central-, Gas-, Kohlen- und elektrischen Heizung bereits angemeldet sind, und auch die verschiedenartigsten Lüftungsvorrichtungen zur Ausstellung gelangen. Die Ausschmückung der Gebäude liegt in Händen erster Düsseldorfer Künstler.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Verkehrsstörungen auf den Dänischen Staatsbahnen. Gemäss § 14, Absatz 4 des Vereins-Wagenübereinkommens wird hierdurch bekannt gemacht, dass folgende Fähren wegen Eisgangs theilweise gesperrt sind:

1. Oddesund S-Oddesund N (Limfjordsfähre) vom 24. Januar,
2. Masnedsund-Orehoved (Masnedsundfähre) vom 31. Januar,
3. Korsör-Nyborg (Fähre über den Gr. Belt) vom 6. Februar,
4. Helsingör - Helsingborg (Oeresundfähre) vom 6. Februar,
5. Glyngöve-Nyköbing auf Morsö (Limfjordfähre) vom 6. Februar,
6. Kopenhagen-Freihafen-Malmö (Oeresundsfähre) vom 7. Februar.

Die Dauer der Störungen ist unbestimmt.

Altona, den 13. Februar 1897. (338)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe. Im Staatsbahn - Gruppen- und Wechselverkehr, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 1. April 1897 der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif), unter Beibehaltung der Ziffern 1 bis 4, auf folgende Artikel ausgedehnt:

„5. Brennstoffe des Spezialtarifs III, folgende:
   a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt. (Wegen Steinkohlen, Braunkohlen, Hochofenkoks, Brikets usw. s. die besonderen Ausnahmetarife).
   b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt; Holzkohlenbrikets, unverpackt.
   (Holzkohlenbrikets, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen, gehören zu den Gütern des Spezialtarifs II.)
   c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.
6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt.“

Für Gaskoks gelten hinsichtlich des zur Berechnung zu ziehenden Gewichtes dieselben Bedingungen wie für Rüben des Spezialtarifs III.

Berlin, den 15. Februar 1897. (339)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 20. Februar d. J. kommen die nachstehenden direkten Ausnahmesätze für Petroleum - Naphta in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür auch bei Beförderung in Kessel- oder anderen Gefässwagen zur Einführung:

Zwischen Mähr.-Ostrau und	für 100 kg ℳ.
Braunschweig (Hauptbahnhof)	3,68
Braunschweig (Ostbahnhof) .	3,70

Magdeburg, den 12. Februar 1897. (340)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Die im Lokaltarif der vormaligen Hessischen Ludwigsbahn unter Ziffer 3 S. S. 10 und 11 enthaltenen Bestimmungen über Frachtberechnung bei Uebergang von Verbandsgütern in den Lokalverkehr und umgekehrt treten mit dem 31. März l. J. ausser Kraft und werden vom 1. April l. J. ab durch den für die Preussischen Staatsbahnen zur Einführung kommenden Umkartirungstarif ersetzt. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Mainz, den 12. Februar 1897. (341)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif, Tarifheft V vom 20. August 1880. Mit Wirksamkeit ab 1. März l. J. kommt für Knochenfett in Ladungen von 10 000 kg von Landshut nach Stockerau (Oest. N. W. B.) ein direkter Frachtsatz von 2,23 ℳ. für 100 kg zur Einführung.

München, im Februar 1897. (342)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Oldenburg-Nordwestdeutsch und Hessischer Güterverkehr. Am 15. Februar d. J. tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 2 in Kraft, welcher insbesondere ermässigte Ausnahmefrachtsätze für überseeisch eingegangene oder ausgehende Güter im Verkehr zwischen den Stationen Brake i/Old., Elsfleth und Nordenham einerseits und den Stationen an der Strecke Bremen-Bremerhaven andererseits, ferner zwischen den Stationen Bremerhaven und Geestemünde einerseits und den Stationen an der Strecke Bremen-Nordenham andererseits, sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs enthält. Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 11. Februar 1897. (343)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Güterverkehr zwischen Stationen der Prinz Heinrichbahn und Rheinböllerhütte werden am 20. Februar dieses Jahres direkte Frachtsätze zur Einführung kommen.

An Stelle des Hefts 3 für die direkte Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen der Pfälzischen und der Prinz Heinrichbahn vom 1. März 1888 kommt am 1. Mai d. J. ein neues Heft 3 mit theilweise erhöhten Frachtsätzen zur Einführung.

Nähere Auskunft ist bei unserm Tarifbüreau erhältlich.

Strassburg, den 11. Februar 1897. (344)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 10. Februar l. J. sind für die Beförderung von Steinkohlen von Ludwigshafen a/Rhein nach gewissen Badischen Stationen der Rheinthalbahn südlich von Waghäusel, ferner der Strecke Rheinsheim - Graben - Neudorf - Bruchsal-Untergrombach ermässigte Ausnahmefrachtsätze eingeführt worden.

Nähere Auskunft geben die diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen, sowie jene der Pfälzischen Eisenbahnen.

Karlsruhe, den 12. Februar 1897. (345)
Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. ab kommen im Verkehr von der Station Peine nach Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M., Münster, Köln und Saarbrücken, sowie nach Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Eisern - Siegener und der Nordbrabant - Deutschen Eisenbahn ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Petroleum und Naphtha in Mengen von mindestens 10 000 kg zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 12. Februar 1897. (346)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. werden die Stationen Gröbers und Heringen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Halle a/Saale und Biendorf, Heudeber - Dannstedt und Wallwitz bei Halle des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg mit Anstossfrachtsätzen an Löhne und Soest in den Deutsch - Belgischen Gütertarif, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1891 aufgenommen.

Gleichzeitig tritt ein neuer Ausnahmetarif 22 für die Beförderung von Zuckerrübensamen in Sendungen von mindestens 10 000 kg und 5 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zwischen den Stationen Eisleben, Gröbers, Heringen und Querfurt des Eisenbahn - Direktionsbezirks Halle a/Saale und Aschersleben, Biendorf, Cöthen, Hadmersleben, Heudeber-Dannstedt, Klein - Wanzleben, Quedlinburg, Schladen und Wallwitz b/Halle des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und den im Deutsch-Belgischen Gütertarif, Theil II, Heft 1, enthaltenen Belgischen Stationen andererseits in Kraft.

Der Ausnahmetarif gewährt den regelrechten Frachtsätzen gegenüber Ermässigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Halle, Köln und Magdeburg, sowie die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 10. Februar 1897. (347)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1897 kommt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Dachschiefer bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen zur Einführung, welcher

1. für den Versand von den Bayerischen Stationen Lehesten und Ludwigsstadt nach sämmtlichen in den Tarif aufgenommenen Stationen des K. Eisenbahn - Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken,
2. für den Versand der Stationen Carden, Cattenes, Cochem, Fischbach, Kaisersesch, Kirn, Laubach - Müllenbach, Martinstein, Mayen Ost, Moselkern, Oberstein, Ruwer, Schweich, Simmern, Traben - Trarbach und Waldrach des K. Eisenbahn - Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken nach sämmtlichen in den Tarif aufgenommenen Bayerischen Stationen

Anwendung findet.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Dienststellen Auskunft.

München, im Februar 1897. (348)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband.

a) Mit Gültigkeit vom 18. Februar d. J. tritt ein Ausnahmetarif — Nr. 12 — für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen in Kraft. Der Frachtberechnung werden die in dem Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen und die in der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.

b) Zum gleichen Zeitpunkte gelangen folgende Sätze des Ausnahmetarifs 16 für Bier unter Aufhebung der Sätze dieses Ausnahmetarifs für Danzig lege Thor zur Einführung:

Von und nach	Freising		München Ctlbhf.		München Ostbhf.		München Südbhf.		Nürnberg Ctlbhf.	
	in Sendungen von									
	a) 5 000 kg	b) 10 000 kg	a) 5 000 kg	b) 10 000 kg	a) 5 000 kg	b) 10 000 kg	a) 5 000 kg	b) 10 000 kg	a) 5 000 kg	b) 10 000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Mark									
Danzig Hptbhf. .	7,21	6,39	7,45	6,58	7,50	6,63	7,47	6,60	6,44	5,70

c) Auf Seite 80 des Gütertarifs wird die Entfernung Bad Reichenhall-Wriezen a/O. von 634 auf 834 km berichtigt.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. April d. J. gültig.

Berlin, den 13. Februar 1897. (349)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband. Abänderung der Güterklassifikation im Tarife Theil I vom 1. März 1896. Mit Gültigkeit vom 1. März 1897 erhält die Position S—14 Säuren, flüssige, folgende neue Fassung:

Position S—14 (Seite 52 des Tarifes). Säuren, flüssige, u. zw.	Allgem. Tarifklasse			Ausnahmetarif		
	unter 5 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	unter 5 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
a) Salpetersäure (Scheidewasser)	II	—	—	—	7 a	8
b) Salzsäure	II	A	B	—	—	—
c) Schwefelsäure (Nordhäuseröl, Oleum, Vitriolöl)	II	A	—	—	—	10

Im übrigen bleiben die allgemeinen Bestimmungen maassgebend.

Wien, am 10. Februar 1897. (350)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1897 werden im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) von den Stationen Dratzig und Driesen-Vordamm des Direktionsbezirks Bromberg nach den Oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purpleore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Konverterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg widerruflich eingeführt.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze gelten die im Ostdeutschen Gütertarif im Ausnahmetarif 7 vorgesehenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 10. Februar 1897. (351)

Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-Ostpreussischer Gütertarif via Grajewo. Zum Tarif ist der IV. Nachtrag herausgegeben, gültig vom 31. Januar a./12. Februar n. St. 1897. Durch denselben wird abgesehen von Getreide, Flachs, Hanf die freie Verkehrsleitung von Stationen der Moskau-Kasaner, Moskau-Kursker, Moskau-Nischnyer, Moskau-Jaroslawl-Archangelsker und Murom-Eisenbahn nach diesseitigen Stationen über Grajewo aufgehoben. An die Stelle tritt hälftige Zwangsleitung über Wirballen und Grajewo. Ausserdem enthält der Nachtrag Ergänzungen des Tarifs für Eier von Russischen Stationen nach Prostken tr. und eine Berichtigung. Druckstücke desselben sind bei unserer Fahrkarten-Ausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu haben.

Direktion (352H&V)

der Ostpreussischen Südbahngesellschaft.

Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppe IV/V) und Oldenburg-Mitteldeutsch und Altonaer Güterverkehr. Zu den vom 1. April 1895 und 1. Januar 1896 an gültigen Tarifen treten am 15. Februar 1897 die Nachträge 8 bezw. 3 in Kraft, welche u. a. Entfernungen für verschiedene neu einbezogene Stationen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen-Darrsteine von Kölzig und Wendisch-Drehna nach den Nord- und Ostsee-Hafen- und Küstenstationen enthalten.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 10. Februar 1897. (353)

Königliche Eisenbahndirektion,

zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr. In dem Ausnahmetarif 9 für Düngemittel usw. wird am 1. März cr. die Position „Kartoffeln usw." in „Kartoffeln, auch Abfallwasser und Pressrückstände der Kartoffelstärke-Fabrikation, nass oder getrocknet (Pülpe)" abgeändert. Vom gleichen Tage ab werden die Artikel: Maschinen und Geräthe aller Art von Eisen und Stahl, zusammengesetzte oder zerlegte, auch in Verbindung mit anderem Material, jedoch nur für die Richtung nach Niederland in den Ausnahmetarif 11 a für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I, ferner Drahtseile, Unterlagsscheiben für Schrauben und Schiffsrippen, eiserne Wagenachsen und Springfedern in den Ausnahmetarif 11 b für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II einbezogen.

Dortmund, den 12. Februar 1897. (354)

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Die Direktion,

zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb. Am 15. Februar d. J. kommen im Verkehr von Station **Homberg a/Rh.** des Direktionsbezirks Köln nach verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Frankfurt a/M. direkte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerz etc. zur Einführung. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Essen, den 10. Februar 1897. (355)

Königliche Eisenbahndirektion,

namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-Oberhessischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. tritt im vorbezeichneten Verkehr ein Ausnahmetarif für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft.

Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger — Abschnitt E des Tarifs — enthaltenen Entfernungen und die in der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.

Cassel, den 9. Februar 1897. (356)

Königliche Eisenbahndirektion,

als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Eisenbahnverband. Vom 20. d. Mts. ab gelangen im Verkehre zwischen Kristiansand einerseits und Altona und Hamburg B. u. H. andererseits für frische, auch oberflächlich gesalzene (grüne) Heringe bei Aufgabe als Frachtgut direkte Wagenladungsfrachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 10. Februar 1897. (357)

Königliche Eisenbahndirektion,

als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif 11 für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb vom 1. Juli 1893 im Verkehr von Stationen der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn. Für die Beförderung von Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb von Station **Küntzig** (Clémency) der Prinz Heinrichbahn nach Stationen der Direktionsbezirke Essen, Elberfeld und Köln treten am 20. d. Mts. Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 12. Februar 1897. (358)

Königliche Eisenbahndirektion,

namens der betheiligten Verwaltungen

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Braunkohlenverkehr. Zu den Ausnahmetarifen (A u. B) vom 1. September 1895 tritt am 1. März d. J. der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze der Abtheilung B für Sendungen von 45 000 kg im Verkehre mit Dordrecht N. St. und H. B. sowie ermässigte Frachtsätze für Herzogenrath im Verkehre mit Stationen der Holländischen Bahn.

Köln, den 13. Februar 1897. (359)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Torontáler Lokalbahnen. Der seit der Eröffnung der Linie Párdány-Zsombolya gültige Personen- und Gepäcktarif, sowie unser Eil- und Frachtgüter-Lokaltarif II. Theil werden mit 31. März d. J. infolge der Transportsteuer-Pflichtigkeit ausser Kraft gesetzt. An deren Stelle treten mit 1. April 1897 neue Tarife ins Leben, welche seiner Zeit von der Betriebsdirektion der Torontáler Lokalbahnen und durch sämmtliche Stationen bezogen werden können. (360)

Nagy-Becskerek, den 11. Februar 1897.

4. Verdingungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Wir beabsichtigen die Lieferung von etwa 5 800,0 lfd. m eichenen Weichenschwellen in Längen von 3,1 bis 4,6 m, lieferbar in der Zeit vom 1. Mai bis 1. Juli 1897 auf dem Wege öffentlicher Ausschreibung zu vergeben.

Lieferungsbedingungen und -verzeichniss können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Oberbau-Materialienbüreau bezogen werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen sind bis zum 20. Februar d. J., Vormittags verschlossen an das genannte Büreau einzusenden.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in dem Angebote genau anzugeben.

Der Zuschlag kann im ganzen oder auf Theillieferungen erfolgen.

Oldenburg, den 5 Februar 1897. (361)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 800 Sideröhren für Lokomotiven soll vergeben werden. Angebote, mit bezüglicher Aufschrift versehen, sind bis zum 23. Februar d. J. hier einzureichen. Die Bedingungen können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 25 ₰ bezogen werden. Zuschlagfrist 8 Tage.

Giessen, den 12. Februar 1897. (362)
Gr. Direktion.

5. Offene Stellen.

Stargard - Cüstriner Eisenbahngesellschaft. In der Direktion unserer Gesellschaft ist die Stelle eines zweiten technischen Mitgliedes und Vertreters des Betriebsdirektors mit einem Anfangsgehalt von 6 500 ℳ — bei 500 ℳ Reisekostenentschädigung — und nach der definitiven Anstellung mit Pensionsberechtigung nach den Bestimmungen für Staatsbeamte, unter Anrechnung der bisherigen Dienstzeit in pensionsberechtigenden Stellungen, vom 1. April d. J. zu besetzen.

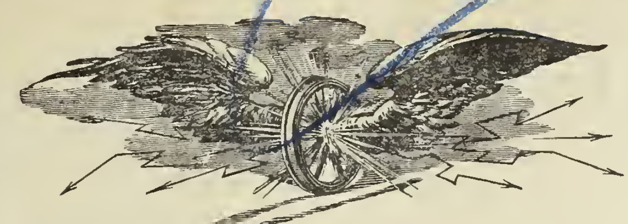
Bewerbungen mit Lebenslauf und Nachweisen über die bisherige Thätigkeit im Eisenbahnbau und Betrieb werden von der Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-Gesellschaft zu Soldin N./M. entgegengenommen.

Berlin, den 12. Februar 1897. (363)
Der Aufsichtsrath.
Gerhardt,
Geheimer Regierungsrath.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 15. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. Februar 1897.

Inhalt:

Die Berathungen und Beschlüsse des Internationalen Eisenbahnkongresses in London.

(Fortsetzung aus Nr. 13.)

Zweite Sektion. Frage V: Kessel, Feuerbüchsen und Heizröhren der Lokomotiven.

Dem Berichterstatter, als welcher der Chefingenieur der Französischen Westbahn Eduard Sauvage fungirte, oblag die Erörterung der Frage nach vier Richtungen hin. Zunächst waren die Kessel und Feuerbüchsen aus Stahl in Bezug auf ihre Beanspruchung im Dienste und im Hinblick auf die Uebernahmebedingungen für die Bleche in Betracht zu ziehen. Im Sinne der Ausführungen des Berichtes wird die zunehmende, in vielen Beziehungen sehr gerechtfertigte Anwendung des Flusseisens für Lokomotivkessel von fast allen Kongressmitgliedern betont; die in Gebrauch kommenden Stahlbleche sollen sehr weich, homogen, nicht härtungsfähig sein und eine Bruchgrenze von 35 bis 40 kg auf 1 qm besitzen. Für Feuerbüchsen hat der Stahl in Europa noch nicht Eingang gefunden; einige Versuche, welche mit stählernen Feuerbüchsen u. a. seitens der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn unternommen wurden, haben bisher keine Vortheile des Stahls gegenüber dem Kupfer nachgewiesen.

In zweiter Linie war die Verwendung von Eisen und Stahl für die Feuerrohre zu besprechen. Der Ersatz des Kupfers durch eines dieser beiden Metalle ist ohne irgend welche Nachtheile, er gewährt im Gegentheil bei geeigneter Beschaffenheit des Kesselwassers beträchtliche Ersparnisse. Der Anschauung des Berichterstatters, dass bei Stahlrohren unter gewissen Bedingungen Kupferenden auch bei Feuerbüchsen aus Kupfer nicht erforderlich sind, wurde von einigen Ingenieuren widersprochen; die Entscheidung für die eine oder andere Konstruktion scheint vorwiegend durch die Eigenschaften des Metalls und des Speisewassers bedingt zu sein. Ebenso war man über den grösseren oder geringeren Werth der Umbörtelung der Röhren und der Verstemmung derselben auf der Röhrenwand nicht durchaus einerlei Anschauung. Um das neuerliche Leckwerden schon einmal undicht gewordener Rohre zu verhüten, empfiehlt es sich an der Feuerbüchsenseite besondere Ringe einzulegen; die sicherste Gewähr für die gute Instandhaltung der Rohre bietet freilich unter allen Umständen die sorgfältige Behandlung der Lokomotive in Bezug auf Heizung, auf Abkühlung der Kessel, Auswaschen der Rohre usw. Der jähe Wechsel zwischen Hitze und Kälte ist schädlich und unbedingt zu verhüten.

Den dritten Punkt der Frage bildete die schädliche Wirkung des Speisewassers. Es lag hier keine Veranlassung zu Debatten vor. Die Sektion war mit dem Berichterstatter darüber einig, dass die Reinigung des Speisewassers vor seiner Verwendung sehr nützlich und trotz der damit verbundenen ziemlich bedeutenden Installationskosten auch sehr wirthschaftlich ist, denn diese Ausgaben finden in den Ersparnissen an Brennmaterial, an Auswaschungs- und Erhaltungskosten wieder vollkommen ihre Deckung.

Wesentlich interessanter gestaltete sich die Erörterung des letzten Abschnittes der Frage, der eine Uebersicht der Er-

fahrungen und Versuche in Bezug auf die Produktion des Dampfes zu geben hatte. Ueber die Maximallänge der Feuerrohre, die 4 bis 4,50 m betragen soll, und über die Nachtheile allzu kleiner Durchmesser derselben herrschte wohl volle Einmüthigkeit; dagegen erregte die Frage der Anwendung gerippter Rohre eine lebhafte Diskussion, aus der hervorgeht, dass die bisherigen Erfahrungen namentlich auf den Französischen Bahnen diese Rohre bei Durchmessern von 60 bis 70 mm und bei geringer Länge des Kessels vortheilhaft erscheinen lassen. Die Ausspülung gerippter Rohre vollzieht sich leicht mit Hilfe eines Dampfstrahls. Die Disposition der Rohre und die Natur des zu ihrer Herstellung verwendeten Metalls sind ohne Einfluss auf die Dampferzeugung. Sehr getheilt waren die Ansichten über die Wirksamkeit der in Amerika viel angewandten verlängerten Rauchkammern, die auch auf Europäischen Bahnen Eingang gefunden haben. Aus den mehrseitigen Erörterungen geht mit Gewissheit nur die eine Thatsache hervor, dass durch die Verlängerung der Rauchkammern ein grösserer Raum für die Ablagerung der Flugasche und eine grössere Flächenausdehnung für die als Funkenfänger dienenden Siebe gewonnen wird. Die Aeusserungen des Berichterstatters und einzelner Mitglieder des Kongresses, wie auch die Beschlussfassungen der Sektion selbst rücksichtlich der Konstruktion der Rauchfänge, der Funkenfänger und des Blasrohrs beweisen, dass die verschiedenen Konstruktionssysteme im allgemeinen den ihnen zukommenden Aufgaben entsprechen, wenn sie in richtiger Weise Anwendung finden. Was besonders die Funkenfänger anbelangt, so wurde betont, dass jede Anordnung mehr oder weniger den Luftzug beeinträchtigt, ohne sich absolut wirksam zu erweisen; am besten bewähren sich noch die gewöhnlichen Funkensiebe. Sehr nachdrücklich weisen die Beschlüsse der Sektion auf die Nothwendigkeit hin, die grösste Aufmerksamkeit der zweckmässigen Anordnung des Blasrohrs im Rauchfange zu schenken. Schliesslich wird konstatirt, dass die Geschwindigkeit ohne fühlbaren Einfluss auf die Dampferzeugung ist; mit anderen Worten: bei Gleichheit der Gewichte des in einer Sekunde ausgeblasenen Dampfes und bei demselben Druck in den Cylindern beim Beginn der Ausströmung ist die grössere oder geringere Häufigkeit der Dampfschläge ohne Belang. Diese Thatsache wird klar bewiesen durch den Gang der zweicylindrigen Compoundlokomotiven.

Die Beschlüsse der Sektion entsprechen den Vorschlägen des Berichterstatters und fanden ihrerseits wieder die volle Zustimmung des Kongresses selbst.

Zweite Sektion. Frage VI: Schnellzuglokomotiven.

Wir haben schon in Nr. 100 und 101 des Jahrganges 1895 dieser Zeitung den Bericht Aspinall's über dieses gegenwärtig so wichtige Thema ausführlich besprochen. Die Beschlüsse des Kongresses decken sich im allgemeinen mit den Darlegungen Aspinall's. Es seien daher nur einige, für weitere Kreise interessante Einzelheiten aus der Diskussion über den fraglichen Bericht hervorgehoben. Wie von uns schon seinerzeit mitgetheilt wurde, werden Lokomotiven mit einem einzigen Treibräderpaare — also mit ungekuppelten Achsen — in England vielfach für Schnellzüge mit wenigen Aufenthalten angewandt; im allgemeinen werden 2 Achsen gekuppelt; in verschiedenen Ländern, so in Russland, New South Wales, in Italien und den Vereinigten Staaten dienen auch Sechskuppler als Schnellzuglokomotiven. Dieselben laufen in der Regel unter gewöhnlichen Verhältnissen mit 40 km Geschwindigkeit; es können mit ihnen aber auch Geschwindigkeiten von 70 und 80 km erreicht werden. Ingenieur Ely bemerkte hierzu, dass in der Frage nach der Geschwindigkeit der wichtigste Punkt die Konstruktion und Regulirung der Dampfvertheilung ist; es wäre nicht schwierig, sehr grosse Geschwindigkeiten selbst mit Lokomotiven mit zwei gekuppelten Achsen zu erreichen; aber man erkauft sie durch die schnellere Zerstörung des Oberbaues, durch die überaus rasche Abnutzung der Fahrbetriebsmittel und durch erhöhten Verbrauch an Brennstoff. Die Lokomotiven Webb's haben zwei ungekuppelte Treibachsen. In den Compoundlokomotiven mit 4 Cylindern, welche auf dem Europäischen Festlande gebaut werden, kuppelt man gewöhnlich die Treibachsen, um eine günstigere Ausgleichung der bewegten Theile und ein leichteres Anfahren zu ermöglichen.

Sehr getheilt waren die Meinungen über den Werth des Verbundsystems für Schnellzuglokomotiven. Nach der Ansicht mehrerer Ingenieure ist die Komplikation, die seine Anwendung bei mehr als 2 Cylindern zur Folge hat, nicht gerechtfertigt, wenn das Brennmaterial billig ist. Andere Ingenieure, so Baudry von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, meinen dagegen, dass der Vortheil dieses Systems vor allem in der Erhöhung der Arbeitskraft der Lokomotive zu erblicken ist. Webb und Frescot behaupten auch, dass Verbund-Schnellzuglokomotiven eine grössere Stabilität erhalten, wenn 3 oder 4 Cylinder angewandt werden.

Zu den Erörterungen Aspinall's über die Vortheile einer hohen Lage des Schwerpunktes bemerkt Worsdell, dass die Schienen der North Eastern Eisenbahn Achsdrücke von 20 t ertragen, wenn der Schwerpunkt der Lokomotiven hoch angeordnet ist und die Lokomotive selbst auf einer längeren Basis ruht. Was die Wirkung der Lokomotiven auf den Oberbau im allgemeinen anbelangt, so werden von jenen Anordnungen, die auf deren Verminderung hinwirken, als besonders wichtig die Anwendung von Drehschemeln, innenliegenden Cylindern und des Compoundsystems mit mehreren Cylindern hervorgehoben.

Zweite Sektion. Frage VII: Schnellzugwagen.

Auch der über diese Frage erstattete Bericht, den Ingenieur Park verfasst hatte, ist von uns schon sehr eingehend und zwar in Nr. 16 und 17 des Jahrganges 1896 d. Ztg. besprochen worden. Wir können uns daher auch im vorliegenden Falle auf Mittheilungen über die Berathung und Beschlussfassung rücksichtlich dieser Frage beschränken. Einige Delegirte, namentlich aus Russland und England, äusserten sich dahin, dass es wichtig sei, auch den Reisenden III. Klasse die Möglichkeit zu geben, sich in der Nacht niederzulegen und ihnen Toiletten usw. zur Verfügung zu stellen; nach ihrer Anschauung könnte diesen Forderungen mit geringem Kostenaufwande entsprochen werden. Dieser Ansicht gegenüber stellten sich andere Mitglieder des Kongresses auf den Standpunkt, dass sich einem solchen Begehren nicht genügen lasse, ohne das Gewicht der Züge bedeutend zu erhöhen, also die Betriebsausgaben zu steigern; überdies hänge diese Frage aufs innigste mit dem Längenprofil der Linien, mit der Belastung und Geschwindigkeit der Züge zusammen.

Im Hinblick auf die Aeusserungen des Berichterstatters über die Längendimensionen der Wagen wurde von einigen Ingenieuren die Frage aufgeworfen, ob die Einschaltung sehr langer Wagen in einen Zug, der hauptsächlich aus Wagen von gewöhnlichen Ausmaassen gebildet sei, nicht Gefahren nach sich zöge, besonders im Falle jähen Anhaltens und etwaiger Unfälle während der Fahrt. Mehrere Delegirte, u. a. Kerbedz, erklärten, dass auf den von ihnen verwalteten Bahnnetzen diese Mischung von Wagen verschiedener Länge keine Nachtheile darbiete. Im übrigen wurde die Frage, ob die Wagen mit Drehgestellen oder jene mit 2 und 3 Achsen den Vorzug verdienen, unentschieden gelassen.

Bei der Besprechung der Konstruktionsdetails der Wagen bemerkten Delegirte aus Russland, den Niederlanden, den Vereinigten Staaten und Italien, dass die Räder mit hölzernen Scheiben, die in England so weit verbreitet sind, auf ihren Bahnnetzen keine günstigen Ergebnisse geliefert haben; die Ursache scheint in der Trockenheit des Klimas und in der längeren Einwirkung der Bremsen auf den schiefen Ebenen zu liegen; Ely glaubt, dass vornehmlich der Wechsel zwischen Trockenheit und Feuchtigkeit die Erhaltung der Holzscheiben in schädlicher Weise beeinflusse. Auch die Frage: Interkommunikations- oder

Koupeewagen fand lebhafte Erörterung, die schliesslich zu dem einzig richtigen Ergebniss führte, dass ein Vergleich der beiden Wagensysteme nur dann zulässig und möglich sei, wenn beide Wagentypen in Bezug auf Toilette usw. die gleiche Bequemlichkeit bieten. In gleicher Weise wurde die Frage der Zugbeleuchtung eingehend besprochen. Die Erfahrungen und Anschauungen über ihre beste Lösung sind sehr verschieden. Während einige Delegirte der Beleuchtung mit komprimirtem Gase den Vorzug gaben, hielten andere wieder die Oelbeleuchtung und — wenigstens für gewisse Fälle — die Kerzenbeleuchtung für vollkommen zweckentsprechend; die elektrische Zugbeleuchtung befindet sich — darüber waren eigentlich alle Delegirten einig — wohl noch im Versuchsstadium.

Zweite Sektion. Frage VIII: Elektrische Zugförderung.

Die Berichterstattung über diese zeitgemässe Frage lag in den Händen des Zugförderungsingenieurs Aubert von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Sie war zunächst darauf gerichtet, jene Ursachen klarzulegen, welche die Anwendung der elektrischen Förderung bei den Hauptbahnen erschweren. Bei den Strassenbahnen erfolgt die Kraftübertragung von der Centralstation aus auf verhältnissmässig kurze Entfernungen; die Fahrzeuge laufen einzeln oder nur in geringer Zahl zu einem Zuge verbunden und folgen sich in kurzen Zeiträumen. Für die Hauptbahnen wäre dagegen die Konstruktion einer mächtigen elektrischen Lokomotive erforderlich und dieses schwierige Problem ist bisher noch nicht in einer Weise gelöst worden, die praktisch vollkommen befriedigen würde. Das Anhalten und Anfahren und die Regelung der Fahrgeschwindigkeit erfordern besondere Anordnungen, die noch zum Studium verbleiben.

Ueber die verschiedenen bisher versuchsweise angewandten Systeme der elektrischen Zugförderung gaben einzelne Delegirte nähere interessante Aufschlüsse. Clérault besprach die Versuche, die von der Société Heilmann auf dem Netze der Französischen Westbahn durchgeführt wurden. Die erste Versuchslokomotive von mittlerer Stärke zeigte, dass die Stabilität der Maschine gross war und dass letztere bei der Thalfahrt über stark geneigte Ebenen einen sehr geringen Widerstand darbot; zwei neue, weit kräftigere Lokomotiven befinden sich gegenwärtig im Bau. Das System erlaubt den Dampfmotor mit einer Tourenzahl laufen zu lassen, die von der Geschwindigkeit der Räder unabhängig ist. Trotz ihres bedeutenden Gewichtes verursacht sie auf eisernen Brücken nur schwache Variationen in vertikalem Sinne. Freseot bemerkte zu diesen Mittheilungen, dass Heilmann's Lokomotive eigentlich nur eine Benutzung der Elektrizität zur Uebertragung der im Dampfmotor erzeugten mechanischen Kraft auf die Lokomotivachsen darstelle, dass sie aber die Anwendung elektrischer Energie, die in Kraftstationen gewonnen werde, nicht gestatte.

Auf den Belgischen Staatsbahnen wird nach den Aeusserungen Gérard's die elektrische Zugförderung für den Sekundärbetrieb angewandt, d. i. für die sich in kurzen Zwischenräumen folgenden Züge, die aus einem oder zwei Wagen gebildet sind und mit geringer Fahrgeschwindigkeit verkehren. Einige Eisenbahnverwaltungen haben auch den Akkumulatorenbetrieb versuchsweise eingeführt, um die bedeutenden Kosten für die Herstellung von langen Leitungen zu ersparen.

Im allgemeinen sprach sich die Sektion und auf ihren Vorschlag der Kongress in seiner Vollversammlung dahin aus, dass nach den bisherigen Erfahrungen die elektrische Zugförderung mit automobilen Wagen bei Anwendung elektrischer Leitungen auch auf Hauptbahnen keine grösseren technischen Schwierigkeiten biete, dass aber der Betrieb mit grossen elektrischen Lokomotiven unbedingt noch weitere, eingehendere Versuche erheische.

Schliesslich wird in den Beschlüssen des Kongresses der provisorischen Betriebführung mit Akkumulatoren und der Einführung des elektrischen Tramwaybetriebes auf einigen Eisenbahnen Erwähnung gethan, ohne dass über die Bedeutung dieser Neuerungen für die zukünftige Ausgestaltung der elektrischen Zugförderung ein Urtheil abgegeben wurde. Zu bemerken wäre nur, dass Betriebsdirektor Kossuth (Italien) als Präsident der zweiten Sektion, welche mit dieser Frage die ihr zur Berathung überwiesenen Themata erschöpft hatte, eingangs der Verhandlungen die Bildung einer eigenen Sektion behufs Studiums der Anwendungen der Elektrizität im Eisenbahnwesen als wünschenswerth bezeichnete und dass dieser Antrag über Beschluss der Sektion der permanenten Kommission des Kongresses zur Kenntniss gebracht wurde.

(Fortsetzung folgt.)

Die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1895/96.

(Schluss aus Nr. 13.)

B. Einnahmen im besonderen.

1. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1895 wurden an Stelle der allgemeinen Zeitkarten Monatskarten eingeführt, deren Preise dem zwölften Theil des Preises der seitherigen Zeitkarten für volle Jahresdauer entsprechen; die Mindestpreise von 4,50 ℳ. für die I. Klasse, von 3,50 ℳ. für die II. Klasse und von 2,50 ℳ. für die III. Klasse werden bis zur Entfernung von 3,5 km (einschliesslich) erhoben. Für alle Reisende, die bisher Zeitkarten auf eine Dauer bis zu 11 Monaten und für Entfernungen über 3,5 km gelöst hatten, sind hierdurch Preisermässigungen herbeigeführt worden. Für Mitglieder und Angehörige eines und desselben Hausstands werden nach wie vor Monats-Nebenkarten zur Hälfte des Preises der Stammkarte ausgegeben.

Die für Schulfahrten und Ferienkolonien nach dem Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil I bestehende Fahrpreisermässigung ist auch auf Ausflüge von Webeschulen, Werkmeister-, Hütten- und Maschinenbauschulen usw. ausgedehnt worden.

Den von Vereinen und Kommunen während der grossen Sommerferien nach sogen. Ferien-Halbkolonien in nahe belegene ländliche Ortschaften ausgesandten Kindern wird in den Monaten Juli und August eine Fahrvergünstigung in der Weise gewährt, dass bei einer Theilnehmerzahl von mindestens 10 Kindern für die einzelne Verkehrsrichtung die Beförderung auf besondere Monatskarten III. Klasse zum Preise der Monats-Nebenkarten zugestanden wird.

Sowohl der Umfang, als auch die Einnahme des Personen- und Gepäckverkehrs sind im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre bedeutend gestiegen. Neben der allgemein günstigeren Geschäftslage im Handel und in der Industrie, dem milden Winter, dem Hinzutritt der verstaatlichten Thüringischen Eisenbahnen und der dem Betriebe übergebenen Nebenstrecken wurden die Einnahmen des Jahres 1895/96 durch den Schalttag 1896 und das auf den 14./15. April 1895 fallende Osterfest (in das Jahr 1894/95 war kein Osterfest gefallen) günstig beeinflusst. Ausserdem fielen in das Berichtsjahr eine Menge grösserer festlicher Veranstaltungen, so die Feierlichkeiten bei Eröffnung des Kaiser Wilhelmkanals in Hamburg und Kiel, das Kaisermanöver bei Stettin, die Huldigungsfahrten nach Friedrichsruh, die Veteranenfahrten nach den Schlachtfeldern von 1870/71 usw.

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sind von 250 833 247 ℳ. im Vorjahre auf 273 901 836 ℳ. im Berichtsjahre, mithin um 23 068 589 ℳ. oder 9,20 % gestiegen, während die durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr um nur 3,29 % zugenommen hat. An dieser Einnahmesteigerung sind die verstaatlichten Bahnen mit 2 195 660 ℳ. oder 0,88 % betheiligt, sodass sich die Mehreinnahme des Jahres 1895/96 ohne die verstaatlichten Bahnen auf 20 872 929 ℳ. oder 8,32 % gestellt haben würde. An den Gesammteinnahmen ist die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 26,35 % (gegen 26,24 % im Vorjahre) betheiligt. Die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr ent-

fallende Einnahme ist von 9 814 ℳ im Vorjahre auf 10 375 ℳ im Berichtsjahre, mithin um 561 ℳ oder 5,72 % gestiegen. Der erheblichste Theil der Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr entfällt in Höhe von 234 281 903 ℳ oder 85,53 % auf den inneren Verkehr des Staatsbahnnetzes, während der Verkehr mit den fremden Bahnen einschliesslich des Durchgangsverkehrs, mit 39 619 933 ℳ oder 14,47 % betheiligt ist. In beiden Jahren sind die höchsten Einnahmen im Monat Juli, die niedrigsten im Monat Februar erzielt worden. Die durchschnittliche Monatseinnahme hat im Berichtsjahre 22 825 153 Mark gegen 20 902 770 ℳ im Vorjahre und die durchschnittliche Tageseinnahme 748 366 ℳ gegen 687 214 ℳ im Vorjahre betragen. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung allein betrugen 265 194 775 (243 278 846) ℳ*) und haben gegen diejenigen des Vorjahres um 21 915 929 ℳ oder 9,01 % zugenommen. Die verstaatlichten Eisenbahnen sind hierbei mit 2 125 488 ℳ oder 0,87 % betheiligt, sodass ohne dieselben eine Mehreinnahme von 19 790 441 ℳ oder 8,14 % eingetreten wäre. Die I. Wagenklasse brachte 11 291 211 (9 465 811) ℳ, die II. Wagenklasse 64 156 174 (60 035 098) ℳ, die III. Wagenklasse 107 025 381 (99 018 421) ℳ, die IV. Wagenklasse 74 562 821 (67 913 954) ℳ und die Militärbeförderung 8 159 188 (6 845 562) ℳ. An der Vermehrung der Einnahmen ist hiernach am erheblichsten die III. Wagenklasse mit 8 006 960 ℳ oder 36,53 %, demnächst die IV. Wagenklasse mit 6 648 867 ℳ oder 30,34 %, die II. Wagenklasse mit 4 121 076 ℳ oder 18,80 %, die I. Wagenklasse mit 1 825 400 ℳ oder 8,33 % und die Militärbeförderung mit 1 313 626 Mark oder 6,00 % betheiligt.

Im Berichtsjahre wurden befördert in der I. Wagenklasse 1 335 399 (1 184 600) Personen, in der II. Wagenklasse 41 031 988 (37 331 290) Personen, in der III. Wagenklasse 204 888 049 (182 736 135) Personen, in der IV. Wagenklasse 144 359 178 (134 134 176) Personen, sowie 6 145 060 (5 529 891) Militärs, zusammen 397 759 674 (360 916 092) Personen. Die Gesammtzahl der beförderten Personen hat mithin um 36 843 581 oder 10,21 % zugenommen.

An der Vermehrung der Anzahl der Reisenden**) (Fahrten) ist am erheblichsten betheiligt die III. Wagenklasse mit 22 151 914 Personen, die IV. Wagenklasse mit 10 225 002 Personen, die II. Wagenklasse mit 3 700 698 Personen, die Militärbeförderung mit 615 169 Personen und die I. Wagenklasse mit 150 799 Personen. Im Vergleiche zu der Anzahl der im Vorjahre in den einzelnen Wagenklassen beförderten Reisenden (Fahrten) ist eine Steigerung um 12,73 % in der I., um 9,91 % in der II., um 12,12 % in der III., um 7,62 % in der IV. Wagenklasse und um 11,12 % bei der Militärbeförderung eingetreten.

Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 9 439 556 940 (8 585 956 495), hat sich mithin um 853 600 445 Personenkilometer oder 9,94 % erhöht. Die auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr entfallene Anzahl der Personenkilometer betrug 357 549 (335 924). Die Anzahl der gefahrenen Platzkilometer hat eine Steigerung von 33 471 042 125 auf 35 007 812 803, mithin um 1 536 770 678 oder 4,59 % und die Ausnutzung der überhaupt bewegten Plätze von 25,65 % auf 26,96 % erfahren und zwar sind die im Durchschnitt vorhandenen Plätze (mit Ausnahme der freien Fahrten) ausgenutzt worden in der I. Wagenklasse mit 10,78 (9,53) %, in der II. Wagenklasse mit 20,76 (19,88) %, in der III. Wagenklasse mit 25,25 (22,91) % und in der IV. Wagenklasse mit 35,79 (36,38) %. Die durchschnittliche Einnahme betrug für 1 Personenkm in der I. Klasse 8,18 (7,74) ₰, in der II. Klasse 4,74 (4,86) ₰, in der III. Klasse 2,85 (2,97) ₰, in der IV. Wagenklasse 2,04 (1,97) ₰ und bei der Militärbeförderung 1,52 (1,55) ₰.

In dem Berichtsjahre ist die Gesammtzahl der verkauften Rückfahrkarten von 42 169 113 auf 44 658 436, mithin um 2 489 323 Karten oder 5,90 % gestiegen; der Absatz hat sich gegen das Vorjahr vermehrt um 933 635 gewöhnliche Rückfahrkarten oder 2,67 %, 186 119 Arbeiter-Rückfahrkarten oder 7,81 %, 433 211 Arbeiter-Wochenkarten oder 15,28 %, 695 780 Sonder-Rückfahrkarten oder 57,10 % und 248 875 Zeitkarten oder 55,85 %, dagegen vermindert um 7 509 Sommerkarten oder 2,82 % und 788 Schülerkarten oder 3,87 %. Auf Rückfahrkarten wurden zurückgelegt 171 424 640 (152 983 288) Fahrten = + 18 441 352 Fahrten oder 12,05 % und 3 150 132 543 (2 916 747 566) Personenkm = + 233 384 977 Personenkm oder 8,00 % und hierfür vereinnahmt 86 423 589 (80 179 117) ℳ = + 6 244 472 ℳ oder 7,79 %. Eine Steigerung ergibt sich bei den gewöhnlichen Rückfahrkarten um 4 180 597 ℳ = 6,15 %, den Arbeiter-Rückfahrkarten um 101 485 ℳ = 9,07 %, den Arbeiter-Wochenkarten um 204 072 ℳ = 8,43 %, den Sommerkarten um 428 791 ℳ = 13,14 %, den Sonder-Rückfahrkarten um 591 755 ℳ = 32,25 % und bei den Zeitkarten um 760 446 ℳ = 23,99 %, während bei den Schülerkarten ein Rückgang von 22 674 ℳ = 5,78 % eingetreten ist.

Der Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte hat im Berichtsjahre eine weitere Ausdehnung gewonnen. Die Anzahl der zur Ausgabe gelangten Fahrscheinhefte ist von 366 865 im Jahre 1894/95 auf 402 795 im Jahre 1895/96 gestiegen, hat mithin um 35 930 oder 9,79 % zugenommen. Nach der Streckenlänge, für welche die zusammengestellten Fahrscheinhefte gelöst wurden, kommen auf Entfernungen von 600—700 km 76 113 (69 309) Stück = 18,90 (18,88) %, von 701—1 000 km 129 067 (113 673) Stück = 32,04 (30,98) %, von 1 001—1 500 km 117 129 (103 570) Stück = 29,08 (28,23) %, von 1 501—2 000 km 45 569 (46 615) Stück = 11,31 (12,71) % und über 2 000 km 34 917 (33 698) Stück = 8,67 (9,20) %. Die Anzahl der für Preussische Staatsbahnstrecken ausgegebenen Streckenabschnitte ist von 4 425 385 auf 4 879 868, mithin um 454 483 Stück = 10,27 % und der hierfür erzielte Betrag von 15 763 376 ℳ auf 17 651 341 ℳ, mithin um 1 887 965 ℳ = 11,98 % gestiegen. An den Gesammteinnahmen aus der Personenbeförderung ist der Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte mit 6,66 % gegen 6,48 % im Vorjahre betheiligt.

Die Einnahmen aus dem Schlafwagenverkehr haben sich von 615 640 ℳ im Jahre 1894/95 auf 699 987 ℳ im Berichtsjahre, mithin um 84 347 ℳ oder 12,30 %, die Einnahmen aus dem Verkauf der Platzkarten zu den aus zusammenhängenden Durchgangswagen bestehenden D-Zügen von 1 831 113 ℳ auf 2 217 582 Mark, mithin um 386 469 ℳ oder 21,11 %, die Einnahmen aus der Beförderung von Gepäck und Hunden von 6 158 060 ℳ auf 6 845 957 ℳ, mithin um 687 897 ℳ oder 11,17 % und die Einnahmen aus den sonstigen Erträgen des Personen- und Gepäckverkehrs, wie Lagergelder, Strafgelder, Bahnsteigkarten usw. von 1 396 341 ℳ auf 1 861 104 ℳ, mithin um 464 763 ℳ oder 33,28 % erhöht, welche letztere Mehreinnahme in der Hauptsache auf den erhöhten Erlös aus dem Verkaufe der Bahnsteigkarten zurückzuführen ist, welcher infolge der im Laufe des Berichtsjahres stattgehabten weiteren wesentlichen Ausdehnung der Bahnsteigabsperrung von 964 906 ℳ auf 1 392 433 ℳ, mithin um 427 527 ℳ oder 44,31 % gestiegen ist.

Dem im Etat für 1895/96 bei Einnahmetitel 1 (Personen- und Gepäckverkehr) vorgesehenen Betrage von 255 400 000 ℳ steht eine wirkliche Einnahme von 273 901 836 ℳ gegenüber; es sind somit bei diesem Titel 18 501 836 ℳ oder 7,24 % mehr vereinnahmt worden. Von dieser Mehreinnahme entfallen auf die verstaatlichten Normalspurbahnen 2 179 162 ℳ oder 0,85 %, sodass sich die rechnungsmässige Mehreinnahme auf 16 322 674 ℳ oder 6,39 % berechnet.

2. Aus dem Güterverkehr.

Der Güterverkehr hat im Berichtsjahre, sowohl hinsichtlich des Umfanges als auch der Einnahmen, einen erfreulichen Aufschwung gezeigt, während der Viehverkehr eine Abnahme zeigte. Die Gesammtzahl der gegen Frachtberechnung beförderten Tonnen ist zwar um 1 159 452 t oder 0,75 % zurückgegangen, da von dem Berichtsjahre ab eine Fracht für Betriebsgut überhaupt nicht mehr berechnet wird, doch ist gleichwohl die Anzahl der gegen Bezahlung gefahrenen Tonnenkilometer um 358 840 522 oder 2,05 % und die Einnahme um 31 702 202 ℳ oder 4,76 % gestiegen. Die Gesammttransportmenge, also einschliesslich der frachtfrei beförderten Sendungen, ist um 3 709 875 t oder 2,32 % und 1 207 066 523 tkm oder 6,74 % gestiegen. Der Viehverkehr ist um 54 994 t oder 3,14 %, 53 304 912 tkm oder 15,22 % und um 762 748 ℳ oder 3,21 % zurückgegangen. An der Steigerung des Güterverkehrs dem Vorjahre gegenüber hat neben dem Aufschwunge in Handel und Industrie, dem Hinzutritt neuer Bahnstrecken und der verstaatlichten Bahnen, die im allgemeinen befriedigende Ernte, die durch die günstige Witterung gesteigerte Bauthätigkeit, der bedeutendere Exportverkehr Hamburgs und der infolge der Arbeiterausstände im Ostrauer und Karwiner Kohlenverkehr stattgehabte grössere Kohlentransport nach Oesterreich-Ungarn hervorragenden Antheil. Daneben haben die der Schifffahrt nachtheiligen Wasserverhältnisse und der Schalttag des Jahres 1896 Mehreinnahmen hervorgerufen.

Die Einnahmen aus dem gesammten Güterverkehr betrugen 697 206 028 (665 503 826) + 31 702 202 ℳ oder 4,76 %, obwohl sich nach der veränderten Rechnungsbestimmung für Betriebsdienstgut eine Mindereinnahme von 16 015 904 ℳ ergeben hat. An der Gesammtmehreinnahme sind die verstaatlichten Bahnen mit 3 574 265 ℳ oder 0,54 % betheiligt, so dass ohne Hinzutritt dieser Bahnen die Mehreinnahme nur 28 127 937 ℳ oder 4,22 % betragen haben würde. Der Antheil des Güterverkehrs an den Gesammteinnahmen berechnet sich auf 67,08 (69,62) %, während sich auf 1 km mittlerer Betriebslänge für den Güterverkehr eine Einnahme von 25 899 (25 542) ℳ ergab. Auf den Gruppen- und Gruppenwechselverkehr des gesammten Staatsbahnnetzes entfielen von den Gesammteinnahmen 482 040 783 (466 658 950) ℳ oder 69,14 (70,1) % und auf den direkten und Durchgangsverkehr 215 165 245 (198 844 876) ℳ oder

---

*) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Vorjahres dar.

**) Bei Feststellung derselben sind die ausgegebenen Rückfahrkarten doppelt und für die Zeitkarten täglich eine Hin- und Rückfahrt, also täglich 2 Personen (Fahrten) gerechnet worden.

30,86 (29,90) %. In beiden Jahren sind die höchsten Monatseinnahmen im Monat Oktober mit 10,00 % gegen 9,7 %, die niedrigsten im Berichtsjahre im Monat Juni mit 7,10 %, im Vorjahre dagegen im Monat Februar mit 7,4 % der Gesammteinnahmen des Güterverkehrs erzielt worden. Die durchschnittliche Monatseinnahme hat im Berichtsjahre 58 100 502 *M.* gegen 55 458 652 *M.* im Vorjahre und die durchschnittliche Tageseinnahme 1 904 934 *M.* gegen 1 823 298 *M.* im Vorjahre betragen.

Von der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr entfallen auf Eilgut 16 618 094 (14 821 972) *M.*, Frachtgut 634 335 259 (588 722 062) *M.*, Leichen 312 694 (279 011) *M.*, Vieh 23 001 392 (23 764 141) *M.*, Postgut 1 004 852 (913 200) *M.*, Militärgut 2 310 213 (2 503 361) *M.*, frachtpflichtiges Dienstgut 3 068 124 (19 084 028) *M.* und Nebenerträge 16 555 400 (15 416 051) *M.* Hiernach sind gegen das Vorjahr gestiegen die Einnahmen für Eilgüter um 1 796 122 *M.* oder 12,12 %, Frachtgut um 45 613 197 *M.* oder 7,75 %, Leichen um 33 683 *M.* oder 12,07 %, Postgut um 91 652 *M.* oder 10,04 % und aus Nebenerträgen um 1 139 349 *M.* oder 7,39 %, während dieselben für Vieh um 762 749 *M.* oder 3,21 %, Militärgut um 193 148 *M.* oder 7,72 % und frachtpflichtiges Dienstgut um 16 015 904 *M.* oder 83,92 % gegen das Vorjahr zurückgegangen sind.

Die Gesammtsumme der beförderten Gütermengen von Eilgut, Expressgut, Stückgut und gewöhnlichem Frachtgut, einschliesslich Fahrzeuge aller Art (jedoch ohne Vieh, Postgut, Militärgut und Dienstgut) ist von 136 101 939 t im Vorjahre auf 146 653 849 t im Berichtsjahre, mithin um 10 551 910 t oder 7,75 % und die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer von 16 038 282 875 auf 17 309 086 282, mithin um 1 270 803 407 tkm oder 7,92 % gestiegen. Auf 1 km mittlerer Betriebslänge für den Güterverkehr entfielen 642 981 (615 540) tkm.

Im Kohlenverkehr hat sich die Zahl der insgesammt an Kohlen, einschliesslich Koks und Brikets, beförderten Tonnen von 65 256 083 t auf 68 617 638 t, mithin um 3 361 555 t oder 5,15 % erhöht, während die daraus erzielte Einnahme von 206 362 169 *M.* auf 204 139 048 *M.*, mithin um 2 223 121 *M.* oder 1,08 % zurückgegangen ist.

Mit den Einnahmen des Güterverkehrs im allgemeinen sind auch die Nebenerträge aus dem Güterverkehr und zwar von 15 416 051 *M.* auf 16 555 398 *M.*, mithin um 1 139 349 *M.* oder 7,39 % gestiegen.

Dem im Etat für 1895/96 bei Einnahmetitel 2 (Gesammtgüterverkehr) vorgesehenen Betrage von 661 738 000 *M.* steht eine wirkliche Einnahme von 697 206 028 *M.* gegenüber; es sind somit 35 468 028 *M.* oder 5,36 % mehr vereinnahmt worden. An dieser Mehreinnahme sind die verstaatlichten normalspurigen Eisenbahnen mit 3 552 383 *M.* oder 0,54 % betheiligt, so dass sich die rechnungsmässige Mehreinnahme auf 31 915 645 *M.* oder 4,82 % stellt.

3. Sonstige Einnahmen.

Die sonstigen Einnahmen (Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter, Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln, Erträge aus Veräusserungen und verschiedene sonstige Einnahmen — Titel 3 bis 6 —) haben im Berichtsjahre 68 312 182 *M.* oder 6,57 % der Gesammteinnahmen betragen; auf 1 km mittlerer Betriebslänge entfielen 2 528 *M.* Die verstaatlichten Bahnen sind hierin mit einer Einnahme von 484 735 *M.* enthalten.

C. Ausgaben im besonderen.

Im Berichtsjahre haben die persönlichen Ausgaben zusammen 279 640 410 *M.* und nach Abzug der für die verstaatlichten Bahnen gemachten Aufwendungen in Höhe von 1 854 337 *M.* = 277 786 073 *M.* betragen, d. s. 49,06 % bezw. 49,09 % der Gesammtausgaben. Bei Zurückführung auf Längen- und Leistungseinheiten und bei Vergleichung mit der Einnahme kommen von der ersteren Summe auf 1 km mittlerer Betriebslänge 10 349 *M.*, auf je 100 000 *M.* Betriebseinnahme 26 904 *M.*, auf je 1 000 Lokomotivnutzkm 1 173 *M.* und auf je 100 000 Wagenachskilometer aller Art 2 815 *M.* Die persönlichen Ausgaben vertheilen sich wie folgt: Besoldungen (Gehälter) 131 765 982 *M.*, Pension an einen früheren Direktor der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn usw. 6 150 *M.*, Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten 17 072 288 *M.*, Remunerirung von Hilfsarbeitern, Löhne, Stellenzulagen usw. 86 514 012 *M.*, Tagegelder, Reise- und Umzugskosten 22 541 595 *M.*, ausserordentliche Remunerationen und Unterstützungen 3 687 455 *M.*, Aufwendungen für Wohlfahrtszwecke 18 052 928 *M.*

Die Gesammtzahl der bei der Staatseisenbahn-Verwaltung in sämmtlichen Dienstzweigen beschäftigten Beamten betrug 107 734 (108 061), von welchen 96 195 (95 512) etatsmässig angestellt waren. Die Verminderung der Beamtenzahl wäre unter dem günstigen Einflusse der Umgestaltung der Staatseisenbahn-Behörden noch um vieles bedeutender gewesen, wenn nicht die Eröffnung neuer Strecken, der weitere Erwerb von Privateisenbahnen und die eingetretene Verkehrssteigerung eine beträchtliche Vermehrung, namentlich in den äusseren Dienstzweigen, zur Folge gehabt hätten. Die Gesammtzahl der beschäftigten Arbeiter belief sich auf 179 428 (176 084) und ist demnach um 3 344 oder 1,90 % gestiegen. Ausserdem waren beim Bau neuer Bahnstrecken und bei den extraordinär vorgesehenen Ergänzungs- und Erweiterungsbauten auf den im Betriebe befindlichen Strecken 3 946 Arbeiter beschäftigt. — Ueber die zulässigen Grenzen der täglichen Dauer des planmässigen Dienstes der im äusseren Betriebsdienste beschäftigten Bediensteten bestehen Vorschriften, welche im Jahre 1892 von der Centralstelle erlassen und unter Aufwendung erheblicher Summen nach und nach auf allen Strecken des Staatsbahngebietes eingeführt worden sind. Besonders hohe Mehrausgaben sind dabei namentlich durch Vermehrung des Dienstpersonals auf den vom Staate erworbenen Privateisenbahnen entstanden.

Die sächlichen Ausgaben haben im Berichtsjahre 290 310 947 *M.* und nach Abzug der für die verstaatlichten Bahnen gemachten Aufwendungen in Höhe von 2 224 711 *M.* = 288 086 236 *M.* betragen, d. s. 50,94 % bezw. 50,91 % der Gesammtausgaben. Bei Berücksichtigung auf Längen- und Leistungseinheiten und bei Vergleichung mit der Einnahme kommen von der ersteren Summe auf 1 km mittlerer Betriebslänge 10 745 *M.*, 100 000 *M.* Betriebseinnahme 27 930 *M.*, 1 000 Lokomotivnutzkm 1 218 *M.* und 100 000 Wagenachskm aller Art 2 922 *M.* Die sächlichen Ausgaben setzen sich zusammen aus: Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien, sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien 59 956 149 *M.*, Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen 106 350 315 *M.*, Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen 95 878 051 *M.*, Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten 4 310 030 *M.*, Benutzung fremder Betriebsmittel 9 339 033 *M.*, verschiedene Ausgaben 14 477 369 *M.* — Für die Beschaffung ganzer Fahrzeuge sind 34 201 184 (34 703 776) *M.*, mithin 502 592 *M.* oder 1,45 % weniger ausgegeben worden; hiervon entfallen auf Lokomotiven 15 803 907 (15 708 299) *M.*, auf Personenwagen 5 770 761 (4 307 235) *M.* und auf Gepäck- und Güterwagen 12 626 516 (14 688 242) *M.* Hiernach haben sich die Ausgaben für Beschaffung von Lokomotiven und Personenwagen erhöht, während sich diejenigen für Beschaffung von Gepäck- und Güterwagen vermindert haben. Aus den aufgewendeten Mitteln sind neu beschafft worden: 385 (379) Lokomotiven, 516 (383) Personenwagen, 163 (194) Gepäckwagen und 4 462 (4 746) Güterwagen. — Die Kommunal-Einkommensteuern betrugen 6 198 365 (7 781 535) *M.*, d. i. gegen das Vorjahr 1 583 170 *M.* oder 20,35 % weniger. Diese erhebliche Minderausgabe beruht nicht auf entsprechendem Rückgange des nach Maassgabe des Gesetzes vom 27. Juli 1885 der Einkommenbesteuerung unterliegenden Reineinkommens, welches im Gegentheil von 146 800 092 *M.* auf 147 017 006 *M.* gestiegen ist, sie ist vielmehr, ebenso wie die verhältnissmässig grössere Mehrausgabe bei den Real- und sonstigen Steuern, eine Folge des vom 1. April 1895 in Kraft getretenen Kommunalabgaben-Gesetzes vom 14. Juli 1893. Nachdem durch dieses Gesetz die bisher vom Staate erhobene Grund- und Gebäudesteuer den Gemeinden überwiesen worden ist, haben letztere die Einkommensteuersätze durchweg ermässigt, sodass die Staatseisenbahn-Verwaltung an solcher Steuer erheblich weniger zu zahlen hatte. An sonstigen Steuern und Lasten sind 1 338 809 (643 455) *M.* gezahlt worden. In dem Berichtsjahre betrugen die für Rechnung des eigenen Betriebes auf Grund der Haftpflichtgesetze gezahlten Entschädigungen usw. 2 923 437 (3 389 291) *M.*, die für verlorenes, verdorbenes oder beschädigtes Transportgut gezahlten Ersatzleistungen 439 975 (419 035) *M.* und die sonstigen Entschädigungen, insbesondere Rückzahlung von Fahr- und Frachtgeldern, An- und Abfuhrkosten, Lager-, Stand- und Wiegegeld 484 424 (447 634) *M.*

VIII. Wohlfahrtseinrichtungen für die Beamten und Arbeiter.

Zur Milderung des Mangels an billigen und gesunden Wohnungen haben die auf Anregung der Staatseisenbahn-Verwaltung von Eisenbahnbediensteten gebildeten Baugenossenschaften nicht unwesentlich beigetragen. Mit Hilfe der vom Vorstande der Arbeiter-Pensionskasse bewilligten grösseren Darlehne haben diese Genossenschaften den Bau von Wohnhäusern und den Erwerb von Grund und Boden fortsetzen können. Es sind bisher 105 Häuser fertiggestellt, der Bau von 50 Häusern ist in Angriff und die Errichtung von noch 55 Häusern in Aussicht genommen. Seitens des Vorstandes der Arbeiter-Pensionskasse sind diese Grundstücke mit rund 1 518 100 *M.* gegen 3, 3,25 und 3,5 % Zinsen beliehen worden; auch sind den Baugenossenschaften weitere Darlehne (dem Fortschritt der Bauten entsprechend) bereits in Höhe von rund 195 000 *M.* zugesagt. Die errichteten und im Bau befindlichen Wohnhäuser enthalten 263 grössere Wohnungen (bestehend aus 4 Räumen einschliesslich Küche), 341 mittlere (je 3 Räume) und 82 kleinere Wohnungen (je 2 Räume). Ausserdem sind noch 77 Wohnungen, nur aus einem Raume bestehend, vorhanden.

Die Wohnungen sind wegen ihrer Lage, Einrichtung und Preiswürdigkeit von den Genossenschaftsmitgliedern sehr begehrt worden.

Eine besondere Bauthätigkeit haben die Baugenossenschaften in Hagen, Dortmund, Bremen, Wittenberge, Erfurt, Posen und Dittersbach entwickelt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Berichtigung. Die in Jahrg. 1896 Nr. 90 S. 815 d. Ztg. den Vereinsbahnstrecken zugerechnete Strecke Tarnopol-Kopyczynce der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ist nicht am 24., sondern am 25. November 1896 eröffnet worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 72,283 km lange, am 25. Januar d. J. eröffnete Strecke Ostrów-Berezowica-Podwysokie der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Bezeichnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Münster. Die an der Strecke Altenbeken-Holzminden belegene Station Brakel — bisher als Brakel bei Driburg bezeichnet — hat vom 15. d. Mts. ab den Namen Brakel Kr. Höxter erhalten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Die an der Nebenbahn Lauffen a. Neckar-Güglingen gelegenen Stationen Meimsheim, Brackenheim, Frauenzimmern-Cleebronn und Güglingen sind auch für den gesammten Güterverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 580 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Grundsätzliche Entscheidungen des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 632 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die Regelung der Verhältnisse der Vereinszeitung (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 633 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag der Lausitzer Eisenbahngesellschaft auf Theilnahme an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Südbahngesellschaft.

Der Verwaltungsrath der Südbahngesellschaft hat in seiner jüngsten Sitzung dem Betriebsdirektor des Ungarischen Netzes, Königlichen Rath Maximilian Brám Ritter v. Bardány, mit Rücksicht auf den demnächst eintretenden erweiterten Wirkungskreis und auf die grössere Kompetenzsphäre, den Titel eines Generaldirektor-Stellvertreters ertheilt. Herr v. Brám hat sich, wie der „Pester Lloyd" hervorhebt, während seiner langjährigen Wirksamkeit in Ungarn durch die Bereitwilligkeit, mit welcher er sich in den Dienst des öffentlichen Verkehrsinteresses stellte, durch seine Fachtüchtigkeit und sein konziliantes Vorgehen allgemeine Sympathien erworben.

Betriebseröffnungen.

Oesterreichische Staatsbahnen. Am 25. Januar d. J. ist von der 102,15 km langen Staatsbahnlinie Halics-Ostrów die 72,28 km lange Theilstrecke Podwysokie-Ostrów dem Gesammtverkehr — mit vorläufiger Ausschliessung von Sprengstoffen — übergeben worden. Die Linie ist vollspurig, wird mit Dampfkraft betrieben und ist der K. K. Staatsbahndirektion in Stanislau unterstellt. Sie schliesst in Ostrów-Berezowica an die Linie Tarnopol-Kopyczynce der Ostgalizischen Bahnen an und wird nach Eröffnung der Reststrecke Podwysokie-Halics auch Anschluss an die Linie Lemberg-Stanislau erhalten. An der eröffneten Theilstrecke liegen folgende Verkehrsstellen: Station Podwysokie, Verlade- und Personen-Haltestelle Nagrabie (6,64 km ab Podwysokie), Stationen Mieczyszczów (10,86 km), Potutory (18,13 km), Krzywe (29,54 km), Kozowa (37,28 km), Sloboda-Teofipólka (42,60 km), Denysów-Kupczynce (53,10 km), Chodaczków wielki (60,74 km), Verlade- und Personen-Haltestelle Bucniów (68,29 km), Personen-Haltestelle Ostrów (70,10) km) und Station Ostrów-Berezowica (72,28 km). Die Eröffnung der Stationen Podwysokie und Potutory für den öffentlichen Verkehr erfolgt wegen noch nicht vollendeter Zufahrtsstrassen erst später.

Investitionsanleihe der Südbahn.

Die Südbahn hat die Bewilligung erhalten, von der Investitionsanleihe den Theilbetrag von 3 Millionen Mark zu emittiren. Im Portefeuille der Südbahn befinden sich noch 17 Millionen Mark 4 % Prioritäten, um deren Freigebung die Verwaltung im vorigen Jahre eingeschritten ist. Die Regierung hat die sofortige Ausgabe von 3 Millionen Mark genehmigt; bezüglich des Restes von 14 Millionen Mark schweben noch die Verhandlungen, doch dürfte die Bewilligung zur Emission in einigen Wochen nachfolgen. Der Erlös der Anleihe ist zur Bedeckung des Investitionsbedarfes bestimmt. Die Südbahn hat mit der Regierung ein Investitionsprogramm vereinbart, welches die Jahre 1897, 1898, 1899 und einen Theil des Jahres 1900 umfasst. Die Investitionen, welche in diesem Zeitraume bedeckt werden sollen, betreffen in erster Reihe die Anschaffung einer grösseren Anzahl von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, sodann die Erweiterung mehrerer wichtiger, dem Verkehre nicht mehr genügenden Stationen, wie Bruck, Bozen, Franzensfeste, die Vermehrung der Geleiseanlagen usw. Die Kosten dieser Investitionen entsprechen so ziemlich dem Erlöse der Prioritätenemission von 17 Millionen Mark.

Zur Frage der Russischen Getreide-Transittarife.

Die Landwirthschaftliche Gesellschaft hat vor einigen Tagen eine Resolution beschlossen, welche die Russischen Getreide-Transittarife als einen der vielen Gründe für den rapiden Niedergang unseres Getreideexportes bezeichnet und die Regierung auffordert, einerseits die Transittarife für fremdes Getreide aufzuheben, andererseits für Oesterreichisches Getreide spezielle Begünstigungen zu gewähren. Der Regierungsvertreter gab zu den in der Resolution enthaltenen Prinzipien seine Zustimmung, wies jedoch die in der Diskussion gegen die Regierung erhobenen Angriffe zurück. Die Regierung habe sich den landwirthschaftlichen Interessen nach Thunlichkeit stets entgegenkommend gezeigt.

Kampf um die Aktien der Wiener Lokalbahngesellschaft.

Um die Aktien der Wiener Lokalbahngesellschaft hat sich an der Wiener Börse ein seltsamer Kampf entsponnen. Wie bereits gemeldet wurde, fand kürzlich eine ausserordentliche Generalversammlung statt, in welcher über einen Vertrag Beschluss gefasst werden sollte, der mit der Elektrizitätsfirma Schuckert & Cie. geschlossen wurde und den Zweck hatte, eine elektrische Bahn von Wien bis Baden herzustellen. In dieser Generalversammlung tauchte wider aller Erwarten die Eisenbahn-Verkehrsanstalt als zweiter Offerent auf. Es schien, dass die Eisenbahn-Verkehrsanstalt sich für ihre Offerte der Majorität der in der Generalversammlung vertretenen Aktien versichert hatte, denn die Generalversammlung fasste im Gegensatze zu den Anhängern der Schuckert'schen Offerte den Beschluss, die Verhandlung zu vertagen, damit der Verwaltungsrath die neue Offerte prüfen könne. Seither ist auf dem Markte eine drängende Nachfrage nach Aktien der Wiener Lokalbahngesellschaft aufgetreten, und man behauptet, dass diese Nachfrage mit dem Bestreben der Offerenten zusammenhänge, sich die Majorität in der Generalversammlung zu sichern. Es existiren im ganzen 4 000 Aktien der Wiener Lokalbahngesellschaft. In der letzten Generalversammlung waren etwa 2 430 Aktien vertreten, und davon sollen etwa 1 300 Stück von jener Gruppe von Aktionären repräsentirt worden sein, welche für die Offerte der Eisenbahn-Verkehrsanstalt eintrat. Die Beschlussfassung über die geplante Transaktion erfordert die Zweidrittelmajorität der vertretenen Stimmen. Demnach hat auch die Macht über 1 300 Aktien in der letzten Generalversammlung die erforderliche Zweidrittelmajorität nicht geboten. Beide Offerenten scheinen nun um die nothwendige Majorität und demnach um den entsprechenden Besitz von Aktien zu kämpfen. Thatsache ist jedenfalls, dass seit Beginn der laufenden Woche täglich ein auffallender Begehr nach Aktien der Wiener Lokalbahnen zu beobachten war. Die Aktien, welche während des Jahres 1896 durchschnittlich etwa mit 60 für 100 fl. notirt wurden, verzeichneten am letzten Sonnabend den Kurs von 94, zu Beginn der laufenden Woche den Kurs von 110, gestern den Stand von 160 und heute den Kurs von 180. Die Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen entstand dadurch, dass die Dampftramway von Gaudenzdorf nach Wiener-Neudorf, ungefähr 12 km, im Jahre 1888 von der neuen Wiener Tramway abgesondert und zu einem selbständigen Unternehmen gemacht wurde. Im Jahre 1895 wurde die Bahn bis Guntramsdorf ausgebaut. Einen Ertrag haben die Aktien nur in einem einzigen Jahre abgeworfen, und das war im Jahre 1893 der Fall, für welches eine Dividende von 1,5 fl. bezahlt wurde. Für die Jahre 1894 und 1895 gab es wieder keine Dividende. Der plötzliche Kampf um die Majorität hat nun für die Aktien einen Preis von 180 fl. zuwege gebracht.

Die Verloosungsfrage der Prioritäten der Prag-Duxer Bahn. Das Verwaltungsraths - Mitglied der Prag - Duxer Bahn, Dr. Adalbert Salz, veröffentlicht eine längere Darstellung, welche darlegen soll, dass der vielbesprochene Vorgang bei der Prioritätenverloosung der Rechtslage vollkommen entspricht. Der Prioritätenkurator, Dr. Marek, veröffentlicht gleichzeitig eine Entgegnung auf die von Dr. Salz vorgebrachten Argumente. Im folgenden werden die Gründe, welche von beiden Seiten ins Feld geführt werden, kurz zusammengefasst. Dr. Salz definirt die Verloosung als den zum Zwecke der Rückzahlung erfolgenden Ziehungsakt. Daraus folge, dass nur eine solche Obligation der Verloosung unterzogen werden kann, bei welcher eine Rückzahlungsmöglichkeit besteht, demnach nicht die im Wege der Konversion bereits bezahlten Obligationen. Durch den Tilgungsplan sei die Gesellschaft gebunden, innerhalb einer bestimmten Frist einen bestimmten Theil der Anleihe zur Rückzahlung zu bringen. Das Verlangen, dass die konvertirten Stücke in die Verloosung einbezogen werden, bedeute, dass die durch die Konvertirung erfolgte Mehrabzahlung den folgenden Jahren gutgebracht und in dieser Weise die für die folgenden Jahre festgestellte effektive Tilgungsquote herabgemindert werde, ein Verlangen, das ungesetzlich sei, weil ein Revirement zwischen den einzelnen Jahren unzulässig wäre. Die Thatsache, dass die Einschränkung der Verloosung auf die im Umlaufe befindlichen Titres für den einzelnen Besitzer die Gefahr des Verloosungsverlustes steigert, sei eine Reflexwirkung der Konversion, für welche die Gesellschaft nicht hafte, da sie nur von ihrem Rechte Gebrauch gemacht habe. Dr. Salz beruft sich noch auf den Präzedenzfall bei der Böhmischen Nordbahn. Dr. Marek erwidert, dass die Prag - Duxer Bahn nicht sofort nach der Konvertirung die von Dr. Salz entwickelten Grundsätze angewendet habe. In der ersten Periode sei die vorgeschriebene Zahl aus allen blos durch die vorausgegangenen Ziehungen verminderten Nummern gezogen worden; in der zweiten Periode wurde der gleiche Vorgang beobachtet, es wurden jedoch die konvertirten Nummern als Nieten behandelt und die Ziehung so lange fortgesetzt, bis die vorgeschriebene Zahl aus der Kategorie der umlaufenden Titel gezogen war; in der dritten Periode wurden die konvertirten Obligationen von vornherein ausgeschieden und die Verloosung auf die nicht konvertirten Stücke eingeschränkt. Die Prag-Duxer Bahn habe demnach in der ersten Periode anerkannt, dass auch die konvertirten Obligationen an der Verloosung theil zu nehmen haben. Später habe sie, ohne ihre Gläubiger zu verständigen, den Vorgang bei der Verloosung einseitig durch einen geheimen Beschluss des Verwaltungsrathes geändert. Dazu sei sie nicht berechtigt gewesen, da die in der ersten Periode vorgenommene Verloosung eine stillschweigende Anerkennung dafür involvire, dass der Gesellschaft das Recht zur Ausschliessung der konvertirten Nummern aus der Verloosung nicht zustehe. Der Vorgang bei der Böhmischen Nordbahn sei kein Präzedenzfall, da die Böhmische Nordbahn die fragliche Bestimmung im Einverständnisse mit dem Prioritätenkurator verfügt habe, was die Prag-Duxer Bahn nicht gethan habe.

Die Badische Dampfschifffahrt auf dem Bodensee im Jahre 1895.

Die Badische Flotte bestand im Jahre 1895 aus 9 Dampfschiffen (1 Salonboot, 3 Halbsalonboote und 5 Glattdeckschiffe) und 5 Schlepp- und Segelschiffen (2 Trajektschiffe und 3 Güterschiffe), sämmtlich aus Eisen erbaut. Das für die Dampfboote und die sonstigen Schiffe verwendete Anlagekapital bezifferte sich auf 1 280 287 ℳ., für Anlagen auf dem Lande waren 187 989 ℳ. und einschliesslich der Bauzinsen usw. bis Ende 1895 zusammen 1 736 497 ℳ. aufgewendet. Die Dampfboote haben an Nutzleistungen, einschliesslich des Schleppdienstes, 189 208 km (gegen 195 842 km im Vorjahre) zurückgelegt.

Auf die von Badischen Schiffen ausgegebenen Fahrkarten aller Art wurden 329 945 (321 096) = + 8 849 Fahrten (+ 2,76 %) ausgeführt; hiervon entfallen 109 572 (103 126) = + 6 446 Fahrten (+ 6,25 %) auf den I. und 220 373 (217 970) = + 2 403 Fahrten (+ 1,10 %) auf den II. Platz. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug im ganzen 3 942 836 (4 172 583) = — 229 747 (— 5,51 %). Ferner wurden 22 812 (23 532) Stück Gepäck und 6 865 (6 868) Thiere (Pferde, Vieh und Hunde) befördert. Die Einnahmen aus der Personen-, Gepäck-, Thier-, Leichen- und Fahrzeugbeförderung ergab zusammen 230 653 (227 760) = + 2 893 ℳ. (+ 1,27 %).

Im Güterverkehr wurden mit Badischen Schiffen 60 307 (54 615) = + 5 692 t (+ 10 42 %) und 1 938 370 (1 721 256) = + 217 114 tkm (+ 12,61 %) geleistet. Der Trajektverkehr zwischen Konstanz und Lindau und umgekehrt umfasste 346 (372) = — 26 Trajektkahnfahrten mit einer Beförderung von 1 162 (941) = + 221 beladenen, sowie 988 (825) = + 163 leeren Wagen mit einem Gewichte von zusammen 9 955 (8 533) t = + 1 422 t; durchschnittlich entfielen auf eine Trajektkahnfahrt 3,36 (2,53) beladene und 2,86 (2,22) leere Wagen bezw. 28,77 (22,94) t. Die aus diesem Trajektverkehr erzielte Einnahme von 30 761 (19 086) = + 11 675 ℳ. fliesst in den Eisenbahnetat; dafür wird von letzterem dem Dampfschifffahrtsetat eine Vergütung in der Höhe der ihm aus den Trajektleistungen erwachsenen Selbstkosten gewährt. Diese Vergütung betrug für die beiden Trajektbetriebe Konstanz-Lindau und Konstanz-Bregenz zusammen 82 336 (69 903) ℳ. und vertheilt sich im Verhältniss der für jeden der beiden Trajektbetriebe von Badischen Dampfbooten geleisteten Fahrten auf den Trajektverkehr Konstanz-Lindau mit 34 784 (32 455) ℳ. und auf den Trajektverkehr Konstanz-Bregenz mit 47 552 (37 448) ℳ. Zu den im Trajektverkehr zwischen Konstanz und Bregenz von Badischen Schiffen geleisteten Fahrten und beförderten Wagen treten noch die Leistungen der in diesem Betriebe verwendeten Oesterreichischen Schiffe hinzu. Der Gesammtverkehr im Trajektdienst Konstanz - Brengenz weist 1 560 (1 312) = + 248 Trajektkahnfahrten und eine Beförderung von 6 329 (5 529) = + 800 beladenen und 3 998 (3 198) = + 800 leeren Wagen mit einem Gewicht von zusammen 53 027 (45 061) = + 7 966 t auf. Durchschnittlich entfielen auf eine Trajektkahnfahrt 4,06 (4,21) beladene und 2,56 (2,44) leere Wagen. Die aus dem Verkehr der Badischen und Oesterreichischen Schiffe erzielte Frachteinnahme bezifferte sich auf 70 416 (72 943) = — 2 527 ℳ.

Von der Gesammt-Gütereinnahme mit 145 494 (134 364) ℳ entfallen auf die beiden Trajektbetriebe Konstanz - Lindau und Konstanz-Bregenz 82 336 (69 903) ℳ. und auf den sonstigen Verkehr der Bodensee - Uferstationen unter sich 63 158 (64 461) ℳ. Die dem Dampfschifffahrts-Etat im Berichtsjahre zugeflossene Einnahme stellt sich hinsichtlich der Trajektvergütung um 12 433 ℳ höher und bezüglich des übrigen Güterverkehrs um 1 303 ℳ niedriger, zusammen demnach um 11 130 ℳ höher als im Vorjahre.

Im Gemeinschaftsverkehre wurden 248 193 km gefahren; von der Gesammteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr (die direkten Verkehre ausgeschlossen) im Betrage von 333 133 ℳ erhält jede der betheiligten 4 Verwaltungen (Baden, Württemberg, Bayern und Oesterreich) den vierten Theil, da aber bei Mehrleistungen bis zum 1. Oktober 1895 je 1 ℳ und von da ab 80 ₰ für das Kilometer vergütet wird, so hat Baden nach Abzug von 4 108 ℳ., die am Durchschnitt fehlten, 79 175 ℳ erhalten. Zu dieser Einnahme kommen noch die Taxen aus direkten Verkehren mit 21 078 ℳ.

Die Summe sämmtlicher Einnahmen bezifferte sich auf 378 226 (364 158) = + 14 068 ℳ., dagegen erforderten die Betriebsausgaben einen Aufwand von 353 989 (322 713) = + 31 276 Mark (+ 9,69 %); es ergab sich somit ein Betriebsüberschuss von 24 237 ℳ, durch welchen sich das im Jahresdurchschnitt 1 633 482 ℳ betragende Anlagekapital mit 1,48 % gegen 2,71 % im Vorjahre verzinste. H—g.

Aus der Schweiz.

Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Schweizerischen Nebenbahnen.

Der Schweizerische Bundesrath legt der Bundesversammlung den Entwurf zu einem „Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Schweizerischen Nebenbahnen“ vor. In der Botschaft dazu wird ausgeführt, das Eisenbahndepartement sei auf Grund von einlässlichen Untersuchungen durch Sachverständige zu dem Schlusse gelangt, dass die bestehende Gesetzgebung über das Schweizerische Eisenbahnwesen durch besondere Bestimmungen zu ergänzen sei, welche für den Bau und Betrieb der Nebenbahnen die im allgemeinen Interesse liegenden Erleichterungen gewähren. Es sind deshalb im Entwurf des Gesetzes eine Reihe von mehr oder weniger bedeutenden Erleichterungen und Begünstigungen für Bahnbau und Betrieb und auch im Rechnungswesen festgesetzt, von welchen man wohl ein merkliches Aufblühen der Nebenbahnen erwarten darf. Es erschien jedoch nicht zweckmässig, für die Nebenbahnen ein umfassendes besonderes Eisenbahngesetz zu erlassen, sondern das Gesetz für Nebenbahnen an das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 anzulehnen und nur die Abweichungen festzusetzen, welche für die Nebenbahnen allein gelten sollen. Der vorliegende Gesetzentwurf bildet daher sachlich einen Nachtrag zum bestehenden Eisenbahngesetz, welcher sich auf die Zusammenstellung dieser Ausnahmen beschränkt. Die Grundzüge des Entwurfs sind die folgenden:

Nebenbahnen sind die Bahnen und Bahnstrecken auf Schweizerischem Gebiete, welche nicht den Durchgangsverkehr für Personen und Güter vermitteln, sondern entweder vorzugsweise den Lokalverkehr besorgen oder speziellen Verkehrszwecken dienen. Welche Bahnen und Bahnstrecken als Nebenbahnen zu betrachten sind, wird nach Inkrafttreten des Gesetzes der Bundesrath bezeichnen.

Insoweit nicht im Gesetze ausdrücklich abweichende Vorschriften aufgestellt sind, gelten auch für die Schweizerischen Nebenbahnen die Bestimmungen des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 und aller anderen für die Schweizerischen Eisenbahnen erlassenen Bundesgesetze.

Der Bundesrath wird bei Genehmigung des Bauplanes der Nebenbahnen und bei den übrigen Maassnahmen in Berücksichtigung der Eigenart der verschiedenen Systeme der Nebenbahnen die thunlichst einfache und ökonomische Bauausführung gestatten, immerhin unter Wahrung vollständiger Sicherheit des Betriebes. Insbesondere sind Einfriedigungen der Bahn nur da zu verlangen, wo die Fahrgeschwindigkeit der Bahnzüge und die Sicherheit des Bahn- und Strassenverkehrs eine solche durchaus erfordern.

Der Bund wird den Nebenbahnen, welche nicht Bestandtheile des Netzes einer Hauptbahn bilden, für die Beförderung der nicht regalpflichtigen Fahrpoststücke, statt blos 75 % wie bisher, die volle Eilguttaxe, bezw. die höchste Gütertaxe und da, wo Gütertaxen nicht bestehen, die volle Gepäcktaxe vergüten. Für die Beförderung der zu den Posttransporten gehörigen Kondukteure und der zu den Bahnpostwagen gehörenden Beamten und Angestellten wird vom Bunde ferner eine Entschädigung von 1 Rappen für jede Fahrt und Kilometer vergütet. Diese vom Bunde zu leistenden Entschädigungen fallen weg, sobald die Bahnunternehmung einen Reinertrag von 4 % oder mehr abwirft.

Die nur während der Sommermonate im Betriebe stehenden eigentlichen Bergbahnen sind nicht verpflichtet, wenn der Betrieb durch Naturereignisse zeitweise unterbrochen wird, auf andere Weise für Herstellung des periodischen Personentransportes zu sorgen.

Die Bestimmungen des Art. 25 des Bundesgesetzes, betreffend Begünstigungen für die Militärtransporte, finden keine Anwendung auf städtische Tramways, auf Nebenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb einer Ortschaft dienen und auf die nur während der Sommermonate im Betriebe stehenden Bergbahnen, welche nicht Bestandtheile des Netzes einer Hauptbahn bilden.

Der Bundesrath wird bei Aufstellung der Bestimmungen zur Sicherung der technischen Einheit im Schweizerischen Eisenbahnwesen und ähnlichen Maassnahmen der Eigenart der Nebenbahnen sachgemäss Rechnung tragen. Er wird daher besondere Vorschriften erlassen für die normal- und schmalspurigen Nebenbahnen und die Strassenbahnen mit Dampfbetrieb oder mit elektrischem Betrieb zur Bedienung des Lokalverkehrs, für die Bergbahnen, die nur während der Sommermonate betrieben werden, insbesondere für die Zahnradbahnen und Drahtseilbahnen sowie für die Tramways.

Soweit zur Herstellung des Anschlusses von Nebenbahnen an Hauptbahnen die Mitbenutzung bestehender Bahnhofanlagen usw. erforderlich wird, ist dafür eine angemessene Entschädigung nach folgenden Grundsätzen zu leisten. Der Bahn, welche die Anschlussstation oder Anschlussstrecke besitzt, sind höchstens die ihr zufolge der Mitbenutzung erwachsenden Mehrausgaben an Verzinsung des Anlagekapitals und an Betriebskosten zu vergüten, jedenfalls aber nicht mehr als der Betrag, welcher von der Anschlussbahn für Verzinsung der Anlage einer eigenen Endstation und für Besorgung des Betriebsdienstes auf derselben auszugeben wäre.

Bei Erlass des in Art. 36 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 vorgesehenen Transportreglements wird der Bundesrath den Nebenbahnen nach Möglichkeit Erleichterungen gewähren.

Wenn sich eine Bahnunternehmung an der Erstellung einer Nebenbahn durch Leistung einer Subvention à fonds perdu betheiligt, ist sie berechtigt, deren Betrag ohne Abzug und ohne Verpflichtung zu Abschreibungen ihrem Baukonto zu belasten.

Den Nebenbahnen, welche nicht Bestandtheile des Netzes einer Hauptbahn bilden, werden in Bezug auf das Rechnungswesen folgende Ausnahmen gestattet:

1. Bei Bemessung der normalen Einlagen in den Erneuerungsfonds sind die bei den Nebenbahnen bestehenden besonderen Verhältnisse entsprechend zu berücksichtigen.

2. Bei Festsetzung der Fristen für die Tilgung der zu amortisirenden Verwendungen ist der finanziellen Lage der Nebenbahnen gebührend Rechnung zu tragen.

Dieser Gesetzentwurf ist vom Eisenbahndepartement allen interessirten Bahnverwaltungen zur Anbringung allfälliger Bemerkungen zugestellt worden. Diese sind bis zum 21. d. Mts. einzureichen.

Elektrische Bahn Stansstad-Engelberg.

Am 27. Januar d. J. fand in Luzern von 40 Aktionären besucht, welche 1758 Stimmen vertraten, die konstituirende Generalversammlung der elektrischen Bahn Stansstad-Engelberg statt. Nach Festsetzung der Statuten wurde das Abkommen, betreffend Beschaffung des Obligationenkapitals gutgeheissen und dem in der gleichen Versammlung bestellten, aus 7 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath Vollmacht ertheilt, den mit der Firma Loeber & Cie. vereinbarten Bauvertrag zu genehmigen. Zugleich wurde der Verwaltungsrath beauftragt, mit der Strassenbahn Stansstad-Stans betreffend Abtretung dieser Linie zu unterhandeln.

Strassenbahn Aarau-Frick.

In Frick konstituirte sich eine Kommission für den Bau einer elektrischen Strassenbahn Aarau-Frick über Staffelegg. Für den Baufonds sollen vorläufig 300 000 Frcs. beschafft werden. Die ganze Anlage würde rund 1 Million Francs kosten. Die Firma Bertschinger in Lenzburg wurde mit Ausarbeitung der Pläne beauftragt.

Büreau für Nebenbahnen.

In Zürich (Bahnhofstrasse 10) hat sich ein „Büreau für Nebenbahnen“ etablirt, dessen technische Leitung in den Händen des Herrn Oberingenieur Hennigs liegt. Das Initiativkomitee für die normalspurige Nebenbahn Merikon-Bauma hat mit diesem Büreau einen Vertrag bezüglich der definitiven Vorarbeiten für den Bau abgeschlossen.

Südostbahn.

An Stelle des an die Franco-Algerischen Bahnen berufenen Direktors Auer wählte der Verwaltungsrath der Schweizerischen Südostbahn zum Betriebsdirektor Herrn Laubi, bisherigen Oberingenieur für den Bau der Rhätischen Bahnen.

Gotthardbahn.

Der Verwaltungsrath der Gotthardbahn genehmigte am 1. d. Mts. einen Antrag der Direktion über theilweise Abänderung ihrer Geschäftsordnung und fasste Beschluss über die Aenderungen, die nach dem Bundesgesetze über das Rechnungswesen der Eisenbahnen an den Bestimmungen über den Erneuerungsfonds vorzunehmen sind. Ferner ermächtigte derselbe die Direktion über eine Restsumme des Agiogewinns aus der dritten Aktienemission zu verfügen, durch Zuweisung einer Summe von 25 000 Frcs. an die Krankenkasse für Stations-, Magazin-, Depot- und Werkstättenarbeiter und von 103 882 Frcs. an die Hilfskasse der Beamten und Angestellten der Gotthardbahn.

Nordostbahn.

Die Eingabe der Nordostbahn-Direktion an den Bundesrath, betreffend die Einlagen in den Erneuerungsfonds, bespricht zunächst die bisherigen Leistungen der Bahngesellschaft in dieser Richtung. In den Jahren 1884 bis 1889 erfolgten ungewöhnlich hohe Einlagen in den Erneuerungsfonds sowohl für den Oberbau als für das Rollmaterial, um durch möglichst grosse Ueberschüsse der Einlagen über die Entnahmen den Saldo der Fonds in kürzester Frist auf das in den Statuten vorgesehene Maximum von 8 Millionen Francs zu bringen. Dasselbe wurde im Jahre 1889 erreicht, weshalb sich in den folgenden Jahren die jährlichen Einlagen auf den Betrag der effektiven Entnahme beschränkten und genügte hierfür in den Jahren 1894, 1895 und 1896 die statutarische Minimaleinlage von 1 Million Francs. Dieses Verhältniss dürfte sich nach Annahme der Direktion auch in der nächsten Zukunft kaum ändern.

Die Länge des Nordostbahnnetzes beträgt 661,5 km, wovon 133,5 km zweispurig sind. Dazu kommt noch der hälftige Antheil an der Bötzbergbahn, an Koblenz-Stein und an der Aargauischen Südbahn mit 80,5 km. Das Netz besteht zu einem grossen Theil aus Nebenlinien. Tunnels sind wenige vorhanden und auch in Bezug auf Kurven- und Steigungsverhältnisse kann das Netz als günstig taxirt werden, was in Bezug auf die Abnutzung des Oberbaues und des Rollmaterials günstig wirkt.

Seit dem Jahre 1884 ist der Umbau des Oberbaues successive auf den Hauptlinien durchgeführt worden. An Stelle der alten 6 m langen Eisenschienen sind 9—12 m lange Stahlschienen getreten mit 15—17 Eisenschwellen auf 12 m Länge. Die Direktion hält daher als Durchschnittsansatz für Schienen und deren Befestigungsmittel, Weichen und Kreuzungen, centrale Weichenstellungen und Verriegelungen, Drehscheiben und Schiebebühnen eine Einlage in den Erneuerungsfonds von 3,4 Rappen für jedes zurückgelegte Lokomotivkilometer für genügend, ebenso für Schwellen eine Einlage von 270 Frcs. für jedes Kilometer der eigenen und Gemeinschaftslinien unter Doppelverrechnung der zweigeleisigen Bahnstrecken.

In Bezug auf das Rollmaterial wird hervorgehoben, dass die verbesserte Konstruktion, das vorzügliche Material und der intensivere Unterhalt die Lebensdauer von Lokomotiven und Wagen bedeutend erhöhen werden. Mit Rücksicht hierauf wird der Ansatz für die Einlagen in den Erneuerungsfonds für Lokomotiven auf 3,6 Rappen für jedes auf eigener und fremder Bahn zurückgelegte Lokomotivkilometer (einschliesslich Rangirkilometer) normirt und für Personen-, Gepäck- und Güterwagen

auf 0,2 Rappen für jedes auf eigener und fremder Bahn zurückgelegte Achskilometer.

Für Mobilien und Geräthschaften wird eine Zuwendung an den Erneuerungsfonds von 2 % des jeweiligen Werthes beantragt, dem dann sämmtliche Reparaturen und Abgänge zu belasten sind.

Ausserdem soll der Werth des gesammten verfügbar werdenden Altmaterials dem Erneuerungsfonds gutgeschrieben werden.

Auf Grundlage der Ergebnisse vom Jahre 1895 berechnet sich nach obigen Ansätzen die Jahreseinlage in den Erneuerungsfonds wie folgt: für Schienen 7 500 000 Lokomotivkm × 3,4 Rappen = 255 000 Frcs., für Schwellen 875 Bahnkm × 270 Frcs. = 236 250 Frcs., für Lokomotiven 7 500 000 Lokomotivkilometer × 3,6 Rappen = 270 000 Frcs., für Wagen 113 000 000 Achskm × 0,2 Rappen = 226 000 Frcs., für Mobilien und Geräthschaften 2 % von etwa 2 600 000 Frcs. = 52 000 Frcs., zusammen 1 039 250 Frcs.

Gemäss Art. 12 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen steht die definitive Festsetzung dieser Beträge dem Bundesrathe zu.

Samaden-Chiavenna über den Malojapass.

Zu dem über das Eisenbahnprojekt Samaden-Chiavenna über den Malojapass in Nr. 9 S. 79 d. Ztg. unter der Aufschrift „Aus Italien“ erschienenen Artikel ist, abgesehen von einem Druckfehler in der Kostenangabe (12 850 000 Frcs. statt 1 285 000 Francs) ein Irrthum zu berichtigen, indem der Malojapass 1 819 m über Meer ohne Tunnel überschritten wird, während dort von einem 10 km langen Tunnel die Rede ist. Die Konzessionirung des Projektes wird erst in einer späteren Session der Bundesversammlung erfolgen.

Betriebsergebnisse Schweizerischer Bahnen.

Die letztjährigen Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen weisen mit ganz wenigen Ausnahmen höhere Beträge auf als im Vorjahre. Die betreffenden Ziffern sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt, wobei zu bemerken ist, dass die Angaben für das Jahr 1896 noch approximativ sind, indem die definitive Feststellung der Ergebnisse des Monats Dezember noch fehlt.

Bahnlinien	Betriebseinnahmen		Differenz
	1896 Frcs.	1895 Frcs.	Frcs.
Jura-Simplonbahn	30 362 099	27 438 015	+ 2 924 084
Schweizerische Centralbahn, eigenes Netz	15 844 508	15 424 572	+ 419 936
Baseler Verbindungsbahn . .	390 668	379 080	+ 11 588
Aargauische Südbahn	1 388 173	1 439 799	— 51 626
Wohlen-Bremgarten	24 445	24 327	+ 118
Vereinigte Schweizer Bahnen	9 260 921	8 881 221	+ 379 700
Gotthardbahn	16 895 779	17 212 231	— 316 452
Nordostbahn	24 753 825	23 461 276	+ 1 292 549
Emmenthalbahn	578 729	535 651	+ 43 078
Langenthal-Huttwyl	141 408	115 530	+ 25 878
Huttwyl-Wolhusen	146 236	84 095	+ 62 141
Sihlthalbahn	236 294	212 919	+ 23 375
Thunerseebahn	340 128	283 204	+ 56 924
Rhätische Bahn	1 043 131	741 254	+ 301 877
Wengernalpbahn	136 924	166 760	— 29 836
Seethalbahn	394 773	340 538	+ 54 235
Tössthalbahn	369 338	359 514	+ 9 824
Appenzeller Bahn	297 035	298 078	— 1 043
Appenzeller Strassenbahn . .	171 864	165 982	+ 5 882
Arth-Rigibahn	141 512	163 880	— 22 368
Centrale Zürichbergbahn . .	100 193	65 494	+ 34 699

Aus Russland.

Die Verstaatlichung der Fastow-Eisenbahn.

Am 1./13. Januar d. J. ist die Fastow-Eisenbahn in das Eigenthum des Russischen Staates übergegangen. Diese 334 Werst lange Eisenbahn hat ihren Ausgangspunkt in Fastow (Station der Russischen Südwest-Eisenbahnen), von welchem Orte sie ihren Namen trägt, und endet in Snamenka (Station der Charkow-Nikolajew-Eisenbahn). Zu dieser Hauptlinie kommen noch 2 Zweiglinien und zwar: Zwetkowo-Schpola und Bobrinskaja-Tscherkassy. Da die Bahn in Fastow und Schpola in die Russischen Südwest-Eisenbahnen mündet, bildet sie eigentlich einen Zweig dieser letzteren. Als daher im Jahre 1895 die Südwest-Eisenbahnen verstaatlicht wurden, war die Verstaatlichung der Fastowbahn, welche zwischen 2 grossen Netzen der Staatsbahnen eingekeilt war, nur mehr eine Frage der Zeit. Bald nach dem 5./17. Oktober 1896, dem Zeitpunkt, zu welchem dem Staate das Einlösungsrecht zufiel, ist sie nun ab 1./13. Januar d. J. in das grosse Gebiet der Russischen Staatsbahnen eingereiht worden.

Die rasch erfolgte Einlösung kann für den Staatsschatz nur vortheilhaft sein. Während bis 1894, mit Ausnahme des Jahres 1888, die Fastowbahn stets die Zinsengarantie und auch Zuschüsse zur Amortisirung des Aktienkapitals beanspruchte, hatte von da ab die Bahn Reingewinne, und zwar im Jahre 1894 etwa 74 000 R., 1895 95 585 R. und auch für das Jahr 1896 ist ein bedeutender Reingewinn zu erwarten. Obwohl die Schuld der Fastowbahn an den Staatsschatz bereits die Höhe von 16,5 Millionen Rubel erreicht hatte, hätte bei noch grösserem Reingewinn doch nur die Hälfte desselben zur Schuldabzahlung an den Staat verwendet werden dürfen, während die andere Hälfte bestimmt gewesen wäre, die Dividenden der Aktionäre zu erhöhen. Nunmehr nach Verstaatlichung der Bahn fallen die Reingewinne ganz dem Staatsschatze zu.

Nach der Konzessionsurkunde sind die Ergebnisse der letzten 7 Jahre für die Einlösung maassgebend; aus diesen werden die 2 am wenigsten erträgnissreichen ausgeschieden und die Durchschnittssumme aus den restirenden 5 Jahren einschliesslich das Jahr 1896 ergibt die Einlösungssumme. Mit Rücksicht auf die hohe Schuld von 16,5 Millionen Rubel bleibt es fraglich, ob die Aktionäre mehr erhalten werden, als das vom Staat ihnen für diesen Fall Garantirte.

Bahneröffnungen.

Moskau-Jaroslawl-Archangelsk. Die Zweigbahn Kellerowo-Jurjew Polskij ist am 21. Dezember 1896 a./2. Januar d. J. n. St. dem Verkehr übergeben worden.

Moskau-Kiew-Woronesch. Die Zweiglinie Pirjatin-Dnepr Krassnoje ist am 2./14. Januar d. J. für den Güterverkehr provisorisch eröffnet worden.

Libau-Romnyer Staatsbahn. Die 40 Werst lange Zweigbahn Ossipowitschi-Staryja Dorogi ist am 28. Dezember 1896 a./9. Januar d. J. n. St. für den regelmässigen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Wladikawkas-Eisenbahn. Die Theilstrecke Tichorezkaja-Welikoknjascheskaja der Zweiglinie Tichorezkaja-Zarizyn ist am 15/27. Dezember 1896 eröffnet worden.

Moskau-Kiew-Woronesch.

Die genannte Eisenbahngesellschaft hat mit Gültigkeit vom 1./13. Januar d. J. die Linie Werchowje-Liwny der Südost-Eisenbahnen in Pacht übernommen. Zum Uebergangspunkt zur Südost-Eisenbahn ist die Station Werchowje bestimmt.

Aenderung von Stationsnamen.

Nach Bekanntmachung des Russischen Eisenbahndepartements vom 25. Januar/6. Februar d. J. werden mit Gültigkeit vom 1./13. Mai d. J. folgende Stationen umbenannt:

Ekaterinen-Eisenbahn die Halbstation Alferowo in „Kudaschowka“ und die Station Iwanowka in „Illarionowo“;

Libau-Romnyer Eisenbahn die auf der Ossipowitschier Zweiglinie gelegene Station Radutschi in „Daraganowo“;

Moskau-Kasaner Eisenbahn die Stationen Karlowka in „Nasarowka“, Uljanowka in „Golzowka“, Nowo-Kolomna in „Kolomna“ und Kolomna in „Golutwin“;

Nikolaj-Eisenbahn die Station Ostaschkowskaja in „Nowotorschskaja“;

Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn die Stationen Krassnyj-Chutor in „Pady“ und Birjutschja in „Friedenfeld“;

Rybinsk-Eisenbahn die Halbstation Gorki in „Podobino“;

Ssamara-Slatoust-Eisenbahn die Station Elan in „Filippowka“;

Ssysran-Wjasma-Eisenbahn die Station Alexejewka in „Jagodnoje“;

Ural-Eisenbahn die Station Uralskaja in „Chrebet-Uralskij“;

Warschau-Wiener Eisenbahn die Station Radsiwilow in „Staro-Radsiwilow“;

Westsibirische Eisenbahn die Station Kamyschenka in „Kotschenewo“.

Ausserdem ist die an der Zweiglinie Kruty-Pirjatin der Moskau-Kiew-Woronesch-Eisenbahn gelegene Station Krassnoje in „Dnepr-Krassnoje“ umbenannt worden.

Platzkarten in Russland.

Ob auch in Russland Platzkarten in den Personenzügen zur Einführung gebracht werden sollen, hat am 22. Januar/3. Februar d. J. den Kongress der Vertreter der Russischen Eisenbahnen beschäftigt.

Wie die Blätter berichten, hat sich der Kongress im Prinzip für die Einführung von Platzkarten ausgesprochen, doch beschlossen, in diesem Jahre in Hinblick auf den Mangel

an Wagen die Neuerung nur in den Wagen I. Klasse und zwar nur auf den Strecken zwischen Charkow und Jekaterinoslaw, Moskau-Ssaratow und Moskau-Wladikawkas einzurichten. Für den Lokalverkehr soll die Einführung der Platzkarten den Beschlüssen der Verwaltungen der einzelnen Eisenbahnlinien vorbehalten bleiben.

Der Grund für den Aufschub der Einführung der Platzkarten, nämlich der Mangel an Wagen bezw. Plätzen, scheint eigentlich ein Grund mehr für die schleunige Einführung dieser Einrichtung zu sein, denn je sparsamer Plätze vorhanden sind, desto mehr liegt das Bedürfniss des reisenden Publikums vor, sich einen Platz zu sichern, und mehr soll doch wohl nicht durch die Neuerung in Russland, wo man die Fahrpreise in ganz besonders grossem Maassstabe ermässigt hat, erreicht werden. Der Beschluss lässt aber fast vermuthen, dass auch eine kleine Aufbesserung der sehr herabgedrückten Fahrpreise erreicht werden soll.

Die Eisenbahnen der Kolonie Viktoria.

Von **Henry Greffrath.**

Der Jahresabschluss über das Eisenbahnwesen der Australischen Kolonie Viktoria für die 12 Monate von Juli 1895 bis dahin 1896 lieferte wieder ein recht trauriges Bild. Die Kolonie hatte Ende Juni 1896 überhaupt 5 024 km Bahnen im Verkehr gegen 5 018 km im Vorjahre (im Bau befanden sich keine), und davon hatten nicht weniger als 48 Linien mit Verlust gearbeitet. Darunter erforderten 33 in der Länge von 829 km zur Deckung ihrer Betriebskosten einen Zuschuss von 41 290 £, und rechnet man dazu die Zinsen auf ihr Baukapital von 3 489 479 £, so stellt sich ein Jahresverlust von 179 271 £ heraus. Die anderen 15 Bahnstrecken in Länge von 1 014 km brachten nicht nur ihre Betriebskosten auf, sondern liessen auch noch einen Ueberschuss von 47 901 £. Da nun aber ihr Baukapital von 2 972 566 £ eine jährliche Verzinsung von 118 902 £ erforderte, so verblieb ein Defizit von 72 785 £. Sämmtliche 48 nothleidende Bahnen mit 1 844 km und einem Baukapital von 6 462 045 £ schlossen mithin mit einer Unterbilanz von 250 272 £ ab, welche aus anderen Hilfsquellen der Kolonie ergänzt werden musste. Die in ihrer Einnahme schlechteste aller Bahnen war die zum nördlichen Bahnsystem gehörige und 53 km lange Strecke von Lancefield nach Kilmore, deren Bau 175 891 £ gekostet hatte. Ihre ganze Jahreseinnahme belief sich auf 150 £, während der Betrieb allein 5 720 £ verlangt hatte. Die Verhältnisse der Kolonie sind zur Zeit keine günstigen, wie schon die starke Abnahme der Bevölkerung durch Auswanderung andeutet.

Bücherschau.

Entwickelung des Eisenbahn-Tarifwesens in Ungarn 1846 bis 1896. Im Auftrage der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen verfasst von L. Jellinek und J. Gonda. Budapest 1897. Eigenthum der Verfasser. Zu beziehen von Josef Gonda in Budapest V Báthory u. 24. Preis 2 fl. 50 kr.

Anlässlich der Millenniumsfeier und des 50 jährigen Jubiläums der Ungarischen Eisenbahnen haben die Verfasser (ersterer Inspektor, letzterer Tarifreferent der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen) das in 2 Bänden erscheinende Werk bearbeitet, welches die 50 jährige Geschichte des Tarifwesens der Ungarischen Eisenbahnen darstellt.

Der soeben erschienene erste Band behandelt in 10 Abschnitten „den Einfluss, welchen der Staat auf die Eisenbahntarife ausgeübt hat.“ Der 1. Abschnitt beginnt mit dem ersten Ungarischen Eisenbahngesetze, dem G.-A. XXV vom Jahre 1836, „von den Privatunternehmungen zur Förderung des allgemeinen Wohles und des Handels.“ Die Verfasser machen hier mit dem Wesen jener Gesetze und Normativverordnungen mit Gesetzeskraft, sowie den Ministerialverordnungen und Erlassen bekannt, welche auf die Gestaltung der Eisenbahntarife von Einfluss gewesen sind. Auf Grund der Originaldokumente werden eingehende Erläuterungen derselben gegeben. Die emsig gesammelten eingestreuten historischen Daten aus der Kinderzeit der Eisenbahnen erhöhen das Interesse und geben der Monographie den Charakter eines Quellenwerks. Amüsant ist es z. B. dort zu lesen, dass im Parlament viele Stimmen dafür waren, dass es eine Schädigung der Adelsprivilegien sei, durch das Gesetz Privatunternehmungen das Recht zuzusprechen, wonach dieselben für den Gebrauch der Eisenbahnen von jedermann, also auch von den Adligen Bezahlung fordern dürfen oder dass der Ungarische Edelmann wenigstens auf den auf Staatskosten erbauten Eisenbahnen unentgeltlich fahren müsse, ebenso gut wie auf den öffentlichen Strassen. Aehnliche Bemerkungen enthält das Werk in grösserer Anzahl.

Der 2. Abschnitt betrifft das Ausgleichsgesetz von 1867 usw. In je einem weiteren Abschnitt sind behandelt: Die auf die Tarife bezüglichen Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung, des Betriebsreglements und des Internationalen Uebereinkommens, des Betriebsreglements für den Personenverkehr, die Eisenbahn-Konzessionsgesetze mit den Konzessionsurkunden der einzelnen Ungarischen Eisenbahnen, bei welchen die Bestrebungen der Ungarischen Regierung geschildert werden, auf die Eisenbahn-Tarifbildung im Interesse des allgemeinen Wohls einzuwirken. — Am Schluss des Band I werden in Anhängen die ältesten Bestimmungen über den Personen- und Sachentransport (aus dem Jahre 1850 sowie aus dem Jahre 1853) vollinhaltlich wiedergegeben, aus welchen man ersehen kann, von welchen primitiven Bestimmungen heraus sich das jetzige, eingehende Studien verlangende mächtige Tarifsystem der Ungarischen Eisenbahnen entwickelt hat.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

1. Der zwischen Gombos und Erdöd gelegene Eisenbahn-Trajektverkehr wurde am 31. Januar l. J. wegen Eisganges auf der Donau eingestellt und wurde am 5. Februar l. J. wieder eröffnet.

2. Laut der uns zugekommenen Verständigung seitens der Orientalischen Eisenbahnen wurde der Verkehr auf der Strecke Üsküb-Mitrovitza wegen Ueberschwemmung des Bahnkörpers am 10. Dezember a. p. eingestellt und mit kurzer Unterbrechung am 16. Januar l. J. erst am 27. Januar l. J. für den regelmässigen Verkehr wieder eröffnet.

Budapest, am 11. Februar 1897. (364)
Die Direktion
der Königl. Ungar. Staatsbahnen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Chodau-Neudek	vom 7/2.	bis 9/2.
Kolomeaer Lokalbahnen . .	„ 9/2.	„ 13/2.
Hatna-Kimpolung	„ 9/2.	„ 11/2.
Tarnopol-Kopyczynce	„ 9/2.	„ 11/2. und

Hliboka-Berhometh-Mezebrody-Karapczin-Csudin vom 10/2. bis 12/2. 1897. Aus gleicher Ursache wurde der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken auf unbestimmte Zeit eingestellt: Ostrow-Berezowica-Podwysokie am 6/2., Hadikfalva-Radautz am 9/2. und Lemberg-Janow am 10/2. 1897.

Wien, am 17. Februar 1897. (365)

---

2 Güterverkehr.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Vom 15. Februar l. J. ab werden Holzspäne zur Bier- und Essigklärung zu den direkten Frachtsätzen des Holzausnahmetarifes A abgefertigt.

Breslau, den 15. Februar 1897. (366)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Umkartirungstarif der Preussischen Staatsbahnen. Für den Umkartirungstarif (Abschnitt G. der Staatsbahn-Gütertarife) gilt vom 1. April 1897 nachstehende Fassung, mit welcher zum Theil Frachterhöhungen verbunden sind:

G. Umkartirungstarif.

1. Bei Sendungen nach oder von Stationen einer anderen Bahn, die mangels direkter Tarifsätze auf einer Preussischen Staatsbahnstation umkartirt werden, wird die Fracht für die Preussische Staatsbahnstrecke zwischen der Umkartirungsstation und der nicht in den direkten Tarif für den Verkehr mit der anderen Bahn aufgenommenen Versand- oder Empfangsstation nach den im Anhang zu der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle angegebenen Frachtsätzen berechnet und in der üblichen Weise abgerundet (§ 1 Ziffer 2 der Allgemeinen Tarifvorschriften).
2. Für Stückgut (Fracht-, Eil- und Schnellzugsgut) wird an Stelle der in den §§ 3 bis 5 der Allgemeinen Tarifvorschriften vorgesehenen Mindestbeträge nur eine Mindestfracht von 10 ₰ für die Theilstrecke erhoben.
3. Bei Sendungen, für welche die Fracht auf Grund von Ausnahmetarifen berechnet wird, ist die Anwendung dieses Umkartirungstarifs nur dann zulässig, wenn es sich um die Ausfuhr aus Deutschland oder um den allgemeinen Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II handelt. In ersterem Falle erfolgt die Frachtberechnung bis zur Umkartirungsstation, von der ab der **Ausfuhr-Ausnahme-**

tarif in Geltung steht, — s. Ziffer 4 — zu den Sätzen der entsprechenden ordentlichen Tarifklasse.

4. Die Anwendung dieses Umkartirungstarifs ist ferner allgemein ausgeschlossen bei Umkartirungen auf einer den Verkehr nach oder von der anderen Bahn vermittelnden Uebergangsstation.

Berlin, den 9. Februar 1897. (367)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil IV, Heft Nr. 2 (Abtheilung B) vom 1. Januar 1894 Der für 1. März d. J. angekündigte neue Ausnahmetarif für Rinden aus Ungarn kommt vorerst nicht zur Ausgabe und bleibt der obenbezeichnete Tarif bis auf weiteres in Geltung.

München, im Februar 1897. (368)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch Schweizerischer Eisenbahnverband. Die seitherigen Tarifhefte II C, II E, III C und III E (Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M., der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits) treten mit 31. März l. J. ausser Kraft.

Das an die Stelle dieser Tarifhefte tretende neue gemeinsame Tarifheft II C, welches auf den 1. April l. J. zur Einführung kommt, enthält neben fast durchgängig eintretenden Frachtermässigungen auch einzelne Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen, worüber die betheiligten Verwaltungen und das diesseitige Gütertarifbüreau näheren Aufschluss ertheilen. Die seither zum Norddeutsch-Schweizerischen Verbande gehörigen Stationen Bad Nauheim, Friedberg in Hessen, Fulda, Giessen und Hersfeld gehen mit dem 1. April l. J. unter Aufhebung der jetzigen Frachtsätze und Einführung neuer, theils ermässigter, theils erhöhter Frachtsätze in den Südwestdeutsch-Schweizerischen Verband (neues Tarifheft II C) über.

Letztgenanntes Tarifheft kann vom 20. März l. J. an von den betheiligten Verwaltungen und von unserm Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 16. Februar 1897. (369)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Auf 20. Februar l. J. gelangt der Expressguttarif Badische Staatsbahnen-Badische Lokal- und Nebenbahnen zur Ausgabe, der zum Preis von 80 ₰ von den Stationsämtern bezogen werden kann. Die in den Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Karlsruhe, den 13. Februar 1897. (370)
Generaldirektion.

Bayerisch - Sächsischer Viehverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1897 ab wird die Station Lössnitz in den Tarif für den Bayerisch-Sächsischen Viehverkehr für die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh bei Aufgabe in Wagenladungen einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 15. Februar 1897. (371)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. April d. J. tritt für Güter des Spezialtarifs III im Verkehr zwischen Eversburg b/Osnabrück und Osnabrück (Hann. Bhf.) ein auf 0,07 ℳ für 100 kg erhöhter Tarifsatz in Gültigkeit.

Oldenburg, den 16. Februar 1897. (372)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof. Am 1. März d. J. gelangt der Nachtrag I zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. April 1895 zur Einführung. Derselbe enthält ausser einigen bereits im Verfügungswege durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen neue Ausnahmesätze für die in den Artikeltarif 1 für Eisen und Stahl usw. einbezogenen Stationen Königshuld des Direktionsbezirks Kattowitz und Primkenau des Direktionsbezirks Breslau sowie Berichtigungen. Soweit durch die letzteren Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarifsätze noch bis zum 15. April d. J. in Geltung.

Der Nachtrag kann bei den betheiligten Verwaltungen kostenlos bezogen werden.

Breslau, den 15. Februar 1897. (373)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Italienischer Verband. Die Schnittsätze der Serie A des Ausnahmetarifs 11 bis für die Italienischen Strecken (Nachtrag VIII—XII zu Theil II des Deutsch-Italienischen Gütertarifs) bleiben für weitere zwei Jahre, also bis zum 14. Februar 1899 in Kraft.

An Stelle der Rückvergütungssätze der Serie B für Jahresmengen treten vom 15. Februar ab ebenfalls auf zwei Jahre neue, theilweise erhöhte Sätze in Kraft. Dieselben können bis zur Einführung mittelst Nachtrags bei unserem Abrechnungsbüreau in Strassburg erfragt werden.

Strassburg, den 12. Februar 1897. (374)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer, Deutsch - Belgischer, Bayerisch - Belgischer, Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer und Belgisch - Deutsch - Russischer Güterverkehr. Aus Anlass der in diesem Jahre in Brüssel stattfindenden Weltausstellung hat die Belgische Staatsbahn für den im Gebiete von Tervueren belegenen Theil der Ausstellung eine Haltestelle unter der Bezeichnung „Wesembeek (Tervueren Parc)“ eingerichtet. Für Sendungen von und nach dieser Haltestelle finden im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen und Deutsch-Belgischen Verkehr die Frachtsätze der Station Manage und im Bayerisch-Belgischen, Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen und Belgisch-Deutsch-Russischen Verkehr die Frachtsätze der Station Brüssel (Midi) Anwendung.

Köln, den 16. Februar 1897. (375)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1897 treten in dem Gruppentarif I sowie in den Gruppen-Wechseltarifen I/II und I/III der Preussischen Staatsbahnen für Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine) in Ladungen von 10 000 kg von den Braunkohlen-Versandstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Von dem gleichen Tage wird der Frachtberechnung für Braunkohlen, auch pulverisirt, und Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine) in Einzelsendungen von 10 000 kg mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Maassgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von **10 t** gerechnet wird. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Bromberg, den 16. Februar 1897. (376)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbumschlagsverkehr in Dresden und Riesa. Am 1. März 1897 kommen für die Beförderung von Packpapier des Spezialtarifes I bei Zahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für einen Frachtbrief und Wagen von Gotteszell (Bayerische Staatsbahn) nach Dresden König Albert-Hafen und Riesa-Elbkai ermässigte Frachtsätze zur Einführung, die bei uns und den genannten Stationen zu erfahren sind.

Diese Frachtsätze finden nur für Sendungen Anwendung, die von den genannten Elbumschlagsplätzen in Dresden oder Riesa elbabwärts weiter befördert werden.

Dresden, am 15. Februar 1897. (377)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Nachdem die Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Station Elten der Niederländischen Staatsbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Köln, St. Johann-Saarbrücken, Elberfeld und Essen andererseits durch den vom 15. d. Mts. ab gültigen 5. Nachtrag ausschliesslich in das Heft 1 des Gütertarifs für den Westdeutschen Privatbahnverkehr unter theilweiser Ermässigung übernommen worden sind, kommen vom genannten Tage ab die Entfernungen und Tarifsätze für die Station Elten in den Gütertarifen für die Tarifgruppe VIII (Köln, St. Johann-Saarbrücken) und den Rheinischen Nachbarverkehr (Gruppe VII/VIII) in Fortfall.

Köln, den 20. Februar 1897. (378)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Flachsverkehr.

1. Die auf Seite 2 des I. Nachtrags zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf vom 1/13. April 1893 enthaltene Ziffer 4 der allgemeinen Bestimmungen wird wie folgt ergänzt und ist zwischen dem 2. und 3. Absatz als neuer Absatz einzuschalten: „Wenn dem Absender in der betreffenden Stationsverbindung die Wahl zwischen zwei Transportwegen mit gleichen direkten Tarifen ohne Zeitbeschränkung freisteht, so hat die Abfertigung der Sendung über die vom Absender im Frachtbrief vorgeschriebene, für die Anwendung des direkten Tarifsatzes zulässige Route zu erfolgen."

2. Der auf Seite 5 unter III. 2. im III. Nachtrag zu dem vorstehend genannten Tarif veröffentlichte Zusatz zu der auf Seite 2 des I. Nachtrags enthaltenen Ziffer 4 der allgemeinen Bestimmungen, welcher lautet „wobei jedoch der Versender rechtzeitig davon benachrichtigt werden muss", wird mit dem 1/13. April d. J. aufgehoben und ist alsdann zu streichen.

Bromberg, den 16. Februar 1897. (379)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Theil II, Heft 4 vom 1. Dezember 1893.) Einbeziehung der Station Poszony-dynamitgyár. Die lediglich für Sendungen der Pressburg Dynamit-Aktiengesellschaft „Dynamit-Nobel" neu errichtete Abfertigungsstelle „Pozsony-dynamitgyár" (Pressburg-Dynamitfabrik) der Kgl. Ungar. Staatsbahnen, wird mit Gültigkeit vom 1. März 1897 mit den für Pozsony (Pressburg) bestehenden Frachtsätzen in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Wien, am 15. Februar 1897. (380)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Für die Dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von c. 9 000 t Schienen und Verbindungstheilen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ. vom Büreau des Unterzeichneten, 11, Colbjörnsensgade, Kopenhagen V., erhältlich.

Bietungstermin am 3. März 1897, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, 15. Februar 1897. (381)
Der Bahnchef.

---

4. Offene Stellen.

Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft. In der Direktion unserer Gesellschaft ist die Stelle eines zweiten technischen Mitgliedes und Vertreters des Betriebsdirektors mit einem Anfangsgehalt von 6 500 ℳ. — bei 500 ℳ. Reisekostenentschädigung — und nach der definitiven Anstellung mit Pensionsberechtigung nach den Bestimmungen für Staatsbeamte, unter Anrechnung der bisherigen Dienstzeit in pensionsberechtigenden Stellungen, vom 1. April d. J. zu besetzen.

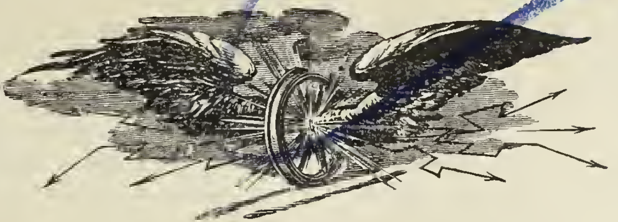
Bewerbungen mit Lebenslauf und Nachweisen über die bisherige Thätigkeit im Eisenbahnbau und Betrieb werden von der Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-Gesellschaft zu Soldin N./M. entgegengenommen.

Berlin, den 12. Februar 1897. (382)
Der Aufsichtsrath.
Gerhardt,
Geheimer Regierungsrath.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 16. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 24. Februar 1897.

Inhalt:

Eisenbahn-Packetverkehr.

In Nr. 5 S. 33 d. Ztg. wurde vorgeschlagen, eine Eisenbahn-Packetbeförderung nach dem Muster der Post ins Leben zu rufen und der Preussischen Staatsbahnverwaltung die Aufgabe gestellt, hierzu den Anstoss zu geben. Bei diesem Vorschlage ist jedoch ausser Acht gelassen worden, dass die Süddeutschen Eisenbahnverwaltungen in dieser Richtung längst bahnbrechend vorgegangen sind und dass jetzt von einem Voranschreiten der Preussischen Bahnen wohl kaum mehr gesprochen werden kann. Wir erinnern an die verschiedenen Aufsätze, welche in früheren Jahrgängen dieser Zeitung über den Expressgutverkehr bei der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, der Pfalzbahn, der Badischen, Württembergischen und Bayerischen Staatsbahn und bei den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen veröffentlicht wurden.

Mehr oder weniger haben diese Expressgutverkehre den ausgesprochenen Charakter eines Wettbewerbs gegen den Post-Packetverkehr und dass die Reichs-Postverwaltung diesen Bestrebungen der Eisenbahnen reges Interesse zuwendet, wird durch die Thatsache erhärtet, dass der Gegenstand in verschiedenen Formen wiederholt zum Thema für schriftliche Aufgaben in der sogen. Staatsprüfung für Anwärter der höheren Stellen des Postfaches gewählt wurde.

Die Entwickelung des Expressgutverkehrs bei den oben genannten Bahnen war um so grösser, je besser ein bestimmtes Verkehrsgebiet durch die einzelne Verwaltung beherrscht wurde und je mehr beim Expressguttarif auf die Post-Packetsätze Rücksicht genommen worden war. Die verhältnissmässig kleinen Verkehrsgebiete wirken zwar hemmend, gleichwohl aber hat dieser Verkehr bei allen Bahnen, die ihn eingeführt haben, einen von Jahr zu Jahr wachsenden Aufschwung erfahren. Die Einrichtung hat sich beim Publikum durch die Einfachheit der Abfertigung und die Schnelligkeit der Beförderung rasch beliebt gemacht.

In beiden Richtungen hat der Expressgutverkehr den Post-Packetverkehr überflügelt. Der Expressgutverkehr vollzieht sich fast mit der Schnelligkeit des Gepäckverkehrs und man kann z. B. bei Entfernungen von 200 km die Ankunft nach 4—5 Stunden bestimmt voraussetzen, während man bei der Post mindestens auf einen ganzen Tag rechnen muss. Dabei ist die Aufgabe vielfach zu jeder Tages- und Nachtstunde gestattet, Begleitpapiere sind vom Publikum nicht auszustellen, auch werden an die Verpackung im allgemeinen weniger formelle Bedingungen gestellt, als bei der Post.

Der Eisenbahn-Expressgutverkehr konnte bis jetzt fast überall ohne Vermehrung des Personals und der Beförderungseinrichtungen bewältigt werden, auch war die Inanspruchnahme der Haftpflicht eine verschwindend kleine. Der Expressgutverkehr ist ferner nicht auf den Lokalverkehr beschränkt geblieben, vielmehr haben die eingangs genannten Verwaltungen Nachbar- und direkte Verkehre eingeführt, deren Entwickelung freilich durch zu hohe Frachtsätze gehemmt wird. Endlich hat dieser Verkehr in der neuen Verkehrsordnung durch die

Aufnahme der §§ 39—41 eine gesetzliche Regelung erfahren. Das, was von den Preussischen Bahnen in der Abfertigung von unbegleitetem Gepäck diesem Expressgutverkehr an die Seite gestellt worden ist, hält einen Vergleich nicht aus.

Die Preussische Staatsbahn findet jetzt bei Uebernahme der Hessischen Ludwigsbahn einen gut entwickelten Expressgutverkehr vor, und man wird erwarten dürfen, dass dies den Anstoss zu einer weitergehenden Einführung in Preussen geben wird. Deshalb war die Anregung der Frage eine jedenfalls zeitgemässe.

Wie lässt sich nun aus diesen skizzirten Anfängen eine allgemeine Deutsche Eisenbahn-Packetbeförderung ins Leben rufen? Diese Frage mag in folgendem eine nur von allgemeinen Gesichtspunkten ausgehende Erörterung finden.

Dass die Eisenbahnen auf Mittel bedacht sein müssen, den Ausfall, welcher ihnen durch die Postverwaltung direkt und indirekt verursacht wird, zu decken, kann nur natürlich erscheinen, rechnet doch allein die Preussische Staatsbahnverwaltung aus, dass sie für die Postverwaltung jährlich unentgeltliche Leistungen im Werthe von über 20 Millionen Mark ausführt. Dabei entzieht es sich ziffernmässiger Berechnung, welche Einbusse die Postverwaltung dem Eilgutverkehr durch den billigen Packettarif verursacht.

Mit der Einführung des 5 kg-Postpackets ist eine gewaltige Umwälzung im Geschäftsleben entstanden. Man mag das Entstehen der grossen Waaren-Versandhäuser, die unfruchtbare Zeit und Geld kostende Zerlegung eines Versandstückes in mehrere Packete vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus verurtheilen oder nicht, jedenfalls muss mit den bestehenden Verhältnissen, die nicht ohne weiteres und wahrscheinlich kaum je wieder zu beseitigen sind, gerechnet werden.

Es ist unbestritten, dass die Post einen Theil des Eisenbahnverkehrs an sich gezogen hat, und dass die Eisenbahn ein gutes Recht hat zu versuchen, den ihr zukommenden Verkehr der Post, welche sich hierbei nicht auf das Postregal stützen kann, zum Theil wieder abzunehmen. Möglich ist dies auf verschiedenen Wegen, mit wirklich durchschlagendem Erfolge kann es nur geschehen, wenn die Eisenbahnen in dieser Beziehung keine anderen Grenzen als die Reichsgrenzen gelten lassen, mit anderen Worten, wenn die zu treffende Maassregel als eine gemeinsame sämmtlicher Deutschen Bahnen zur Einführung gelangt. Dies ist trotz der derzeitigen anscheinend entgegenstehenden Eigenthumsverhältnisse möglich. Bei Einführung einer allgemeinen Deutschen Eisenbahn - Packetbeförderung, Expressgutbeförderung, wie sie gemäss der Verkehrsordnung zu benennen wäre, würden sämmtliche Deutschen Bahnen für einen solchen Spezialverkehr eine Gemeinschaft zu bilden haben, auf deren Rechnung das gesammte Frachtaufkommen dieses Verkehrs zu vereinnahmen ist. Der gesammte Bruttoertrag wäre alsdann nach dem Verhältnisse der kilometrischen Länge der an der Gemeinschaft betheiligten Eisenbahnen monatlich, vierteljährlich oder jährlich durch eine gemeinsame Abrechnungsstelle zu vertheilen, so dass jede Bahn den gegen ihren Antheil mehr erhobenen Betrag herauszuzahlen, dagegen den weniger erhobenen Betrag zu empfangen hätte. Im wesentlichen wird hierdurch ein gerechter Ausgleich erzielt werden. Ueber kleine Unterschiede wird man bei der im Verhältniss zu den sonstigen Eisenbahneinnahmen geringfügig bleibenden Einnahmen aus dem Expressgutverkehr hinwegsehen dürfen. Die Ausführbarkeit einer solchen Gemeinschaft erscheint jetzt um so eher möglich, als in dem Vertrag zwischen Preussen und Hessen, betreffend den Uebergang der Hessischen Ludwigsbahn in die Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen, gewissermaassen ein Vorgang gegeben worden ist.

Findet jedoch ein solcher Vorschlag keine Billigung, so bliebe der Ausbau der bisher bestehenden lokalen Einrichtungen zu betreiben. Daneben wäre darauf hinzuwirken, dass wenigstens zwischen den bedeutendsten Städten des Reiches ein direkter Expressgutverkehr geschaffen wird, so dass der Grossverkehr der Eisenbahn wieder zugänglich gemacht wird, während der Kleinverkehr unbedenklich der Post belassen werden kann.

Die Hauptschwierigkeit liegt zweifellos in der Tarifbildung, die hier nur andeutungsweise erörtert werden kann. Will man ohne weiteres den Posttarif annehmen und abgesehen von der ersten Zone keine Raumgrenze für das 5 kg-Packet setzen, so würde sich der jetzige Eilgut- und Stückguttarif auf grosse Entfernungen wohl kaum aufrecht erhalten lassen. Im Fernverkehr wäre für den Expressgutverkehr einerseits ein 10 kg-Satz in angemessener Durchschnittshöhe zu suchen, andererseits eine staffelförmige Ermässigung des auf weite Entfernungen ohnehin zu hohen Eilgut- und Stückguttarifs anzustreben. Ein in Form eines Staffeltarifs gebildeter Eil- und Stückguttarif wäre zugleich geeignet, der ungesunden Ausbildung des Sammelladungs-Verkehrs der Spediteure entgegen zu wirken.

Im Nahverkehr bietet die Tariffrage weniger Schwierigkeiten.

Hier ist ausserdem das Hauptgewicht auf eine schnelle Beförderung zu legen. Während für den Fernverkehr die Lieferfristen für Eilgut die Höchstgrenze bilden können, ist die Eisenbahn im Nahverkehr unbestritten so leistungsfähig, dass sie jede andere als durch den Fahrplan gebotene Beschränkung fallen lassen könnte.

Man darf sich endlich der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass die Mitbewältigung des Expressgutverkehrs nur bis zu einer gewissen Grenze ohne Vermehrung der Beamten und Gepäckwagen und ohne Vergrösserung der Gepäckräume möglich ist. Arbeitet die Eisenbahn auch entschieden mit einer sparsameren Entfaltung von Arbeitskräften als die Post, welche auf grossen Stationen zur Bewältigung des Päckereiverkehrs ein ganzes Heer von Beamten an die Züge entsendet, so darf den schon jetzt für die Abfertigung des Eilgut- und Gepäckverkehrs an den Zügen beschränkten Kräften unmöglich noch ein beträchtliches Mehr zugemuthet werden, soll die Zuverlässigkeit des Verkehrs nicht Schaden erleiden.

G. F.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Erfurt. Die an der Bahnstrecke Erfurt - Sangerhausen gelegene Personen- und Güterhaltestelle Etzleben ist am 20. d. Mts. für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen. Königliche Eisenbahndirektion Bromberg. Die an der Bahnstrecke Posen-Kreuz gelegene Station Dratzig führt vom 1. März d. J. ab die Bezeichnung Dratzigmühle.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der auf der Budapest rechtsufrigen Ringbahn gelegenen Ausweiche Buda gyártelep ist in Buda-Császárfürdö-kiterö (Ausweiche) abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 649 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Vereins-Güteprobenstatistik (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Das Preussische Herrenhaus

hat in seiner Sitzung vom 20. d. Mts. den Gesetzentwurf, betreffend die Tilgung der Staatsschulden, in der Fassung des Abgeordnetenhauses ohne weitere Debatte einstimmig angenommen. Der Ausgleichsfonds wurde von dem Finanzminister selbst vorläufig fallen gelassen mit dem Hinweis auf zur Zeit schwebende Verhandlungen zwischen ihm und dem Minister

der öffentlichen Arbeiten wegen einer anderweiten Regelung der Verwendung der Eisenbahnüberschüsse für allgemeine Staatszwecke. Der Finanzminister stellte in Aussicht, nach Maassgabe des Ausganges dieser Verhandlungen in der einen oder anderen Form auf die Bildung eines Ausgleichfonds zurückzukommen.

Staffeltarife.

Das Preussische Herrenhaus setzte in seiner Sitzung vom 16. d. Mts. die Berathung über die Anträge des Grafen von Frankenberg*) fort:
1. die geplante Ermässigung der Tarife für verschiedene Industrieerzeugnisse (Kohlen, Erze, Eisen) auch auf Produkte der Land- und Forstwirthschaft auszudehnen;
2. angesichts der billigen Wasserfrachten, welche die Eröffnung des Ruhr-Emskanals für die westlichen Provinzen bringen wird, die Einführung von Staffeltarifen auf den Staatseisenbahnen zu fördern.

In der Debatte trat der alte Gegensatz zwischen den Interessenten der Landwirthschaft aus dem Osten und aus dem Westen des Preussischen Staates wieder in voller Schärfe hervor. Für das Staffelsystem sprachen noch Graf Udo zu Stolberg-Wernigerode und Graf von Klinkowström aus dem Osten, von Levetzow aus der Provinz Brandenburg, während den Gegnern der Vorlage Graf zu Inn- und Knyphausen aus Hannover, Graf von Korff-Schmiesing aus Westfalen und von Helldorff-Bedra aus der Provinz Sachsen sich zugesellten. Vor allgemeiner Einführung der Staffeltarife warnte der neu berufene Vertreter des Handelsstandes, Geheimer Kommerzienrath Frentzel, der einer allgemeinen Ermässigung der Frachttarife den Vorzug gab. Gegen diesen Vorschlag wiederum wandte sich der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, der im übrigen eine abwartende Haltung einnahm.

Der weitestgehende Antrag des Grafen Udo zu Stolberg-Wernigerode (vergl. Nr. 14 S. 120 d. Ztg.) wurde schliesslich mit geringer Mehrheit angenommen.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Monat Januar d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. Pr. St.-A." veröffentliche Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Januar d. J. ergibt für 63 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40 200,68 km, folgendes: Im Monat Januar d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 23 221 031 ℳ. oder 948 644 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 590 ℳ. oder 2,97 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 73 342 437 ℳ. oder 2 639 606 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 830 ℳ. oder 2,35 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Januar d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 287 261 329 ℳ. oder 16 824 786 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 820 ℳ. oder 4,26 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 676 169 904 ℳ. oder 35 633 479 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 20 405 ℳ. oder 3,57 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 4 072 135 ℳ. oder 187 302 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 617 ℳ. oder 3,87 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 10 815 257 ℳ. oder 540 526 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 613 ℳ. oder 4,27 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurde am 15. Januar die Verbindungsbahn Oberhausen-Osterfeld 2,10 km (Königliche Eisenbahndirektion in Essen a. d. R.).

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Sangerhausen-Erfurt zwischen Heldrungen und Griefstedt gelegene Haltestelle Etzleben, auf welcher bisher nur Kleinvieh in Einzelsendungen abgefertigt werden konnte, ist am 20. d. Mts. für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet worden.

*) Vergl. auch die Mittheilungen in Nr. 10 S. 85 d. Ztg.

Vorarbeiten.

Der Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine im Preussischen Staatsgebiete gelegene vollspurige Nebeneisenbahn von Derenburg nach Minsleben ertheilt worden.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Für das Jahr 1896 wird die Vertheilung einer Dividende von 7 % (wie im Vorjahre) in Vorschlag gebracht.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die Dividende für das Jahr 1896 wird mit 6,5 % (gegen 5,5 % im Vorjahre) in Vorschlag gebracht.

Niederwaldbahn.

Der Verwaltungsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 1,75 % vorzuschlagen gegen 2,5 % im Vorjahre.

Ausstellung der Frachtbriefe über Sendungen nach Kleinbahnstationen und Bekanntmachung der Eröffnung von Kleinbahnstrecken.

Bei einzelnen Königlichen Eisenbahndirektionen hat der Umstand, dass es nach der in einem früheren Erlasse des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten (vergl. die ausführlichen Mittheilungen in Nr. 58 S. 540 ff. Jahrg. 1894 d. Ztg.) erläuterten Sach- und Rechtslage keinem Bedenken begegnet und sich im Verkehrsinteresse empfiehlt, Frachtbriefe nach Kleinbahnstationen zuzulassen, zu der Annahme geführt, dass es der Angabe der Eisenbahnstation, an welche die Kleinbahn anschliesst, auf solchen Frachtbriefen nicht bedürfe. Ungeachtet der vorausgegangenen Feststellung, wonach die dem Gesetze vom 28. Juli 1892 unterliegenden Kleinbahnen weder im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838 noch im Sinne der Reichsverfassung Eisenbahnen sind, wird übersehen, dass gemäss § 51 (1) c der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands der Absender verpflichtet ist, in den Frachtbriefen über Güter nach Orten, die nicht an einer Eisenbahn liegen, die Eisenbahnstation zu bezeichnen, bis zu der das Gut befördert werden soll.

Zur Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens beauftragt der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten in einem neueren Erlasse vom 4. d. Mts. die Königlichen Eisenbahndirektionen, die Abfertigungsstellen dahin anzuweisen, dass im Güterverkehr mit Kleinbahnen der Frachtbrief stets die Angabe der Eisenbahnstation, an welche die Kleinbahnstrecke anschliesst, und auf welcher die Sendung dieser zu übergeben ist, enthalten muss, es sei denn, dass ausnahmsweise ein direkter Tarif für den Verkehr mit einer Kleinbahnstation eingerichtet ist.

Bei der Aufgabe sind die Versender zur Ergänzung etwa unvollständiger Frachtbriefe zu veranlassen und hierbei von der Güterabfertigungsstelle nach Möglichkeit zu unterstützen.

Wegen der Bekanntmachung der Eröffnung von Kleinbahnstrecken und -Stationen ist durch den oben erwähnten näher bezeichneten Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten angeordnet, dass die Königlichen Eisenbahndirektionen, in deren Bezirk Kleinbahnen an das Eisenbahnnetz angeschlossen sind, den Dienststellen — etwa durch die Amtsblätter — entsprechende Nachricht geben und für die Aufnahme der erforderlichen Angaben in das Koch'sche Stationsverzeichniss Sorge tragen sollen. Nach den inzwischen gemachten Erfahrungen empfiehlt es sich, den Verwaltungen der Kleinbahnen zu überlassen, ihrerseits die rechtzeitige Benachrichtigung der in Betracht kommenden Eisenbahnverwaltungen von der Eröffnung von Kleinbahnstrecken oder -Stationen usw. und die Aufnahme der erforderlichen Angaben in das genannte Stationsverzeichniss herbeizuführen. Die von den Vorständen der Kleinbahnen eingehenden Benachrichtigungen sind den betheiligten Dienststellen durch das Amtsblatt oder in sonst geeigneter Weise rechtzeitig bekannt zu geben.

Kleinbahnen der Provinz Ostpreussen.

Der Landeshauptmann der Provinz Ostpreussen hat dem Provinzialausschuss eine Vorlage für den Provinziallandtag unterbreitet, nach welcher der Kleinbahnbau in Ostpreussen seitens der Provinz eine weitere kräftigere Förderung erfahren soll. Der Provinzialausschuss ist den Vorschlägen des Landeshauptmanns beigetreten. Zur Unterstützung von Kleinbahnunternehmungen wurde im Jahre 1896 dem Provinzialausschuss eine Summe von 30 000 ℳ. zur Verfügung gestellt, auf Grund dessen den Kreisen Rastenburg und Sensburg für die Ausführung von Kleinbahnen Rastenburg-Sensburg und Rastenburg-Barten-Drengfurth mit einigen Abzweigungen in einer Gesammtlänge von 83 km ein jährlicher Zinszuschuss in Höhe von 1,5 % des Baukapitals bis zur Höhe von 28 283 ℳ. bewilligt wurde. Der Bau dieser Strecken ist am 12. Oktober 1896 be-

gonnen; die Betriebseröffnung soll am 1. Oktober d. J. erfolgen.

In vorläufiger Erörterung befinden sich Kleinbahnprojekte in den 8 Kreisen: Preussisch-Eylau, Fischhausen, Ortelsburg, Darkehmen, Goldap, Niederung, Ragnit und Tilsit. Beschlossen ist die Ausführung von Vorarbeiten in dem Kreise Insterburg, während solche in den 5 Kreisen Braunsberg, Wehlau, Friedland, Pillkallen und Königsberg bereits ausgeführt sind. Es kommt hierbei der Ausbau von etwa 300 km Kleinbahnen in Frage. Bei 22 000 *M.* Baukosten für das Kilometer und einer Betheiligung der Provinz mit einem Drittel des Anlagekapitals würde ein jährlicher Zinszuschuss bezw. eine Aufwendung an Verzinsung und Tilgung von 330 *M.* für das Kilometer erforderlich werden, also für 300 km rund 100 000 *M.* Nach der Meinung des Provinzialausschusses genügt es, wenn dieser Betrag auf 5 Jahre vertheilt und somit alljährlich eine Erhöhung der jetzigen Ausgabe für Kleinbahnen von jährlich 30 000 *M.* um je 20 000 *M.* in Aussicht genommen wird, womit jährlich etwa je 60 km Kleinbahnen würden zum Ausbau gelangen können.

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht für das Jahr 1896 sind die Betriebsergebnisse als recht befriedigende zu bezeichnen. Der Verkehr auf einer grösseren Anzahl der Bahnlinien gestaltete sich vornehmlich unter der Einwirkung der 1896er Berliner Gewerbeausstellung zu einem zeitweise sehr lebhaften; derselbe hätte jedenfalls einen noch erheblich bedeutenderen Umfang gewonnen, wenn nicht von den 168 Tagen der Dauer der Ausstellung nur etwa 40 regenfrei geblieben wären. Auch auf den sonstigen Bahnverkehr übte die kalte unfreundliche Witterung in den Monaten April bis September einen ungünstigen Einfluss. Andererseits war jedoch die fortdauernd befriedigende Lage des Erwerbs- und Wirthschaftslebens, die starke und lohnende Beschäftigung der verschiedenen hauptstädtischen Industriezweige der Bahnfrequenz förderlich, auch steigerte die erhöhte Bevölkerungszunahme mehrerer Vororte Berlins das Verkehrsbedürfniss in fühlbarem Maasse. Der Wettbewerb anderer Verkehrsunternehmungen hat im Berichtsjahre durch Erweiterung und Verbilligung der bereits bestandenen Omnibusbetriebe — die bekanntlich von Strassenbenutzungs-Abgaben und Unterhaltungslasten frei sind — sowie durch den Hinzutritt eines neuen Omnibus- und eines neuen Strassenbahn-Betriebsunternehmens eine weitere Verschärfung erfahren.

Im Berichtsjahre sind insgesammt 154 200 000 Personen gegen 138 900 000 Personen in 1895, mithin 15 300 000 Personen = 11,02 % mehr befördert und dafür 16 963 391 *M.* gegen 15 307 284 Mark in 1895, mithin 1 656 107 *M.* = 10,82 % mehr eingenommen worden. Die Betriebsleistungen an zurückgelegten Wagenkilometern haben sich auf 32 568 646 gegen 28 527 124 km in 1895, mithin um 4 041 522 km = 14,17 % höher gestellt.

Der Durchschnittsbetrag auf 1 Wagenkm sowie auf eine beförderte Person, der im Jahre 1879 noch 73 ₰ bezw. 13,09 ₰ betrug und seitdem ständig gesunken ist, stellte sich in 1896 auf 52 ₰ bezw. 11 ₰.

Einschliesslich der Nebenerträge betrug das Betriebsergebniss:

Jahr	Einnahmen *M.*	Ausgaben *M.*	Ueberschuss *M.*
1896 . . .	17 306 221	9 145 746	8 160 475
1895 . . .	15 560 806	8 377 675	7 183 131
1896 . . .	+ 1 745 415	+ 768 071	+ 977 344

Diese Zahlenausweise ergeben einen Rückgang des Prozentsatzes der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen von 53,84 % in 1895 auf 52,85 % in 1896, mithin um 0,99 %. Die Mehrausgaben sind im wesentlichen sowohl durch die bedeutenden Mehrleistungen verursacht, welche die Verstärkung und Erweiterung des Betriebs namentlich auf den vom Ausstellungsverkehr berührten Linien erforderten, als auch durch die Aufbesserung der Bezüge der Bediensteten. Unter Hinzurechnung von 1 850 m für Rechnung der Gesellschaft betriebenen Geleisen der Gemeinde Britz zwischen diesem Orte und Rixdorf erstreckte sich der Betrieb in 1896 über 296,61 gegen 283,60 Kilometer Geleise in 1895.

Im Dienste der Gesellschaft standen Ende des Berichtsjahres 4 391 gegen 4 061 Personen im Vorjahre. Am Schlusse des Jahres 1896 besass die Gesellschaft an Wagen: 281 Decksitz-, 458 Zweispänner- (darunter 26 offene Sommer-), 368 Einspänner- (darunter 100 offene Sommer-) und 50 Motor-, zusammen 1 157 gegen 1 087 Wagen in 1895; an Pferden 6 262 gegen 6 056 Stück in 1895.

Dem Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben in Höhe von 8 160 475 *M.* treten hinzu an Zinsen und Kursgewinn (abzüglich Provision) 139 218 *M.*, ferner der Vortrag aus dem Jahre 1895 mit 5 308 *M.* Von diesen 8 305 001 Mark kommen in Abzug die gezahlten Hypothekenzinsen mit 61 050 *M.*, Obligationenzinsen der 3,5 % Prioritäten mit 518 002 *M.*, die Gesammtabschreibungen einschliesslich der Tilgungsquote auf das 3,5 % Obligationenkapital mit 1 875 945 *M.*, die Zahlungen an die Stadt Berlin mit 1 583 810 *M.*, die Zuweisung zum Beamten-Unterstützungsfonds mit 50 000 *M.* und die Rücklage in den Erneuerungsfonds mit 600 000 *M.*, zusammen 4 688 807 *M.* Der auf den 1. März d. J. einberufenen Generalversammlung wird in Vorschlag gebracht, von dem Reingewinn des Jahres 1896 in Höhe von 3 616 194 *M.* eine Dividende von 15 % (gegen 12,5 % im Vorjahre) an das 21 375 000 *M.* betragende Aktienkapital mit 3 206 000 *M.* zur Vertheilung zu bringen, sodass nach Abzug der persönlichen Gewinnantheile mit 309 311 *M.* zum Vortrag auf neue Rechnung 100 633 *M.* verbleiben. Die an die Stadtgemeinde Berlin zu zahlende prozentuale Abgabe von der Roheinnahme aus der Personenbeförderung ist von 1 215 366 *M.* in 1895 auf 1 346 668 *M.*, mithin um 131 302 *M.* in 1896 gestiegen, während sich die Pflasterrente von 238 059 *M.* in 1895 auf 237 142 *M.* vermindert hat.

Hamburger Strassenbahn. Der Aufsichtsrath bringt in Vorschlag, für das Jahr 1896 eine Dividende von 7 % (gegen 5 % im Vorjahre) zu vertheilen.

Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht für 1896 hatte das Unternehmen unter vermehrter Konkurrenz und der durch dieselbe hervorgerufenen Ermässigung der Fahrpreise zu leiden, während ihm andererseits der durch die Gewerbeausstellung belebte Verkehr zu statten kam. Im Laufe des Jahres wurde auf Fahrpreise von 20 ₰ gänzlich verzichtet und auf 7 Linien der Einheitsfahrpreis von 10 ₰ für die ganze Fahrt festgesetzt. Es wird angenommen, dass derselbe in kurzer Zeit auf sämmtlichen Linien der Gesellschaft zur Geltung kommen wird. Von der Gesellschaft werden 14 Linien mit einer Länge von 70,48 km befahren. Im ganzen wurden 25 308 097 Personen befördert (gegen 23 703 094 im Vorjahre). Die Einnahmen betrugen 2 703 060 *M.* (gegen 2 563 207 *M.* im Vorjahre). Der Reingewinn beziffert sich auf 382 445 *M.*, von welchem eine Dividende von 12 % gezahlt wird.

Telegraphen- und Fernsprechwesen.

Ueber die Absichten der Reichs-Telegraphenverwaltung bezüglich der Verwendung der Mittel, welche in den Reichshaushalt für das Jahr 1897/98 zur Vervollständigung der Telegraphenanlagen eingestellt worden sind, theilt der „R.-A." folgendes mit:

Zunächst soll, sofern der Etat auch in dritter Lesung die Genehmigung des Reichstages erhält, der Telegraphenbetrieb bei 420 Postanstalten eingerichtet werden, von denen nur 2 in Städten, die übrigen aber sämmtlich auf dem Lande gelegen sind. Dadurch wird die Zahl der Telegraphenanstalten auf 14 606 vermehrt werden. Um diese neuen Telegraphenanstalten an das bestehende Telegraphennetz anzuschliessen, sind 1 233 km Gestänge mit 1 558 km Drahtleitungen herzustellen. Ausserdem erfordert aber das stetige Anwachsen des Verkehrs die Schaffung neuer unmittelbarer Leitungen, damit die Beförderung besonders auf weite Entfernungen nicht durch die Ueberlastung der vorhandenen Leitungen verzögert wird. Solche Entlastungsleitungen sind in Aussicht genommen von Berlin nach Kiel und Frankfurt a/M., von Frankfurt a/M. nach Saarbrücken, von Leipzig nach Wien, von Chemnitz nach München, von Saarbrücken nach Ludwigshafen u. a. m. Im ganzen sind für diese Zwecke rund 440 km Gestänge und 4 000 km Drahtleitung erforderlich.

Auch für die Ausdehnung des Fernsprechwesens ist Vorsorge getroffen. Für 49 Orte ist die Herstellung von Stadt-Fernsprecheinrichtungen in Aussicht genommen, so dass nach Vollendung dieser Erweiterung 539 Orte im Besitze von Stadt-Fernsprechanlagen sein werden. Wieweit die Entwickelung des Fernsprechwesens im Reichs-Telegraphengebiet fortgeschritten ist, beweist, dass unter obigen 49 Orten sich bereits solche mit 1 300 Einwohnern befinden. Dem von allen Seiten hervortretenden Drängen nach Zulassung des Sprechverkehrs zwischen Orten, die in grösserer Entfernung von einander liegen, soll durch die Herstellung einer Anzahl von Verbindungsleitungen, soweit die Mittel es gestatten, Rechnung getragen werden. Davon ist in erster Reihe die Leitung Berlin-Budapest zu nennen, die auf wiederholtes dringendes Ansuchen der Ungarischen Regierung hergestellt werden soll. Ferner ist in Aussicht genommen der Bau von Verbindungsanlagen, u. a. von Berlin nach Stettin und Kiel, von Magdeburg nach Hannover, Halle und Leipzig, Breslau-Gleiwitz, Coblenz-Metz, Mannheim-Duisburg, von Köln (Rhein) nach Dortmund und Essen (Ruhr), von Minden (Westf.) nach Hannover und Osnabrück, Flensburg-Apenrade, Schleswig-Husum, Hamburg-Lübeck, von Strassburg (Els.) nach Schirmeck und Hagenau u. a. m. Zur Vermehrung der Verbindungsanlagen ist nöthig die Herstellung von rund 1 560 km

Stangenlinie und 11 420 km Drahtleitung, im ganzen also 3 233 km Stangenlinie und 16 978 km Leitung.

Aus England.

Leichte Eisenbahnen.

Nach Maassgabe des neuen Gesetzes über die leichten Eisenbahnen sind den Eisenbahnkommissaren 28 Entwürfe für derartige Bahnen unterbreitet worden. Nach den vom Handelsamt erlassenen Bestimmungen sollen Anträge auf den Baukonsens zweimal im Jahre eingebracht werden; am 31. Dezember 1896 lief der erste Termin ab. Von den 21 Anträgen beziehen sich 15 auf Englische, 3 auf Walessche und 10 auf Schottische Bahnen. Auf Irland hat das Gesetz keine Anwendung. Die gesammte Länge der beantragten Linien beläuft sich auf 500 km. Zunächst sind die Unterlagen der Anträge, in vielen Fällen sehr umfangreiche Schriftstücke, von den Eisenbahnkommissaren, gegenwärtig dem Earl of Jersey, dem Oberst Boughey und Mr. Fitzgerald, denen als Sekretär Mr. Ince beisteht, zu prüfen. Wenn die Anträge genehmigt sind, gehen sie zur Bestätigung an das Handelsamt, und nach dessen Genehmigung kann sofort mit dem Bau begonnen werden. Die nächsten Anträge dürfen erst nach dem 1. Mai und spätestens bis zum 31. Mai d. J. eingereicht werden; dann wird eine Pause bis zum 1. November d. J. eintreten. Von den 15 Englischen Projekten beziehen sich 7 auf Dampfbahnen, 7 auf elektrische Bahnen, bei einem ist die Betriebskraft zweifelhaft. 7 Bahnen sollen die gewöhnliche Vollspur erhalten, eine die Spur von 1,22 m (4 Fuss), 5 die von 1,07 m (3½ Fuss), eine von 0,92 m (3 Fuss), eine von 0,76 m (2½ Fuss). In Wales sind 2 mit Dampf betriebene Vollspurbahnen und eine mit Elektrizität betriebene Bahn von 3½ Fuss Spurweite vorgesehen. Von den Schottischen Linien sollen 8 durch Dampf, eine durch Elektrizität oder Dampf und eine durch Oel oder Elektrizität betrieben werden. Alle Linien haben hier die Vollspur. Die Antragsteller haben also fast durchweg sich zu der gewöhnlichen Vollspur bekannt, die den Uebergang der Fahrzeuge auf die Hauptbahnen ohne weiteres ermöglicht. Viele der Entwürfe rühren von Grossgrundbesitzern, andere von Privaten, eine Anzahl von Bahngesellschaften, der Südwestbahn, der Ost- und West-Yorkshire Union, der Grossen Schottischen Nordbahn, der Caledonischen und Nordbritischen und der Giffard und Garvaldgesellschaft her, die im Gebiet ihrer Interessen liegende Linien bauen wollen. 5 Entwürfe sollen von Baugesellschaften, die sich für Ausführungen von leichten Eisenbahnen gemeldet haben, bewirkt werden. So hat die British Electric Traction Company Entwürfe eingebracht für die Crewe und District, die Norwich und District und die Potteries District. Vom Syndikat der leichten Eisenbahnen rühren her die Hadlow oder Tonbridge, Claygate Cross und Nettlested und die Gower oder Port Eynon und Clynewood Bahnen.

Ein elektrischer Omnibus

machte Anfang Januar 1897 in London eine erfolgreiche Probefahrt. Ausgehend von der Northumberland Avenue fuhr er die verhältnissmässig steile Strasse St. Martins Lane ohne Schwierigkeiten hinunter, obwohl er fast mit mehr als der vollen Zahl von Personen belastet war, die er tragen soll und obwohl die Strasse sich nicht im guten Zustand befand. In dem starken Verkehr der Oxfordstrasse gehorchte er willig dem Führer hinsichtlich der Lenkbarkeit und der Geschwindigkeit. Er bahnte sich bequem durch die anderen Fahrzeuge den Weg und seine Geschwindigkeit konnte ganz nach Wunsch geregelt werden, auch konnte er bequem nach jeder Seite ausweichen. Die kräftigen Bremsen gestatteten, den Omnibus auf ein oder zwei Meter zum Stehen zu bringen. Die pneumatischen Kissen zwischen Rahmen und Wagen verhindern Erschütterungen und die Bequemlichkeit und Sanftheit des Fahrens soll im bemerkenswerthen Gegensatz zu der rüttelnden Bewegung der sonstigen Londoner Omnibusse stehen.

Die Eisenbahnen der Kolonie Westralien.

Von **Henry Greffrath**.

Die Kolonie Westralien, welche sonst ein stagnirendes Dasein führte, hat nunmehr durch die Entdeckung von Goldfeldern und durch die darüber verbreiteten übertriebenen Reklamen einen ungewöhnlichen Aufschwung genommen. Die Bevölkerung hat sich in den letzten 5 Jahren durch starke Einwanderung um 77 662 Köpfe vermehrt und zählt jetzt 125 000 Köpfe. Eben so haben die Finanzen eine rapide Steigerung erfahren. Diese glückliche Situation hat die Regierung für den Bau einer Reihe von Eisenbahnen verwerthet. Anfang Oktober 1896 hatte die Kolonie 2 066 (+ 216 gegen das Vorjahr) km Bahnen im Betriebe, wovon 1 145 km Staats- und 921 km Privatbahnen waren. An weiteren 439 km wurde noch gebaut.

Die von der Hafenstadt Fremantle an der Westküste und von der Hauptstadt Perth auslaufende Ostbahn war nach unserm letzten Berichte bis zur Minenstadt Coolgardie auf dem Goldfelde gleichen Namens in der Länge von 565 km in Verkehr gebracht. Am 8. September 1896 wurde sie durch eine 38 km lange Strecke bis zum Minenorte Kalgoorlie in 30° 45' südl. Br. und 121° 70' östl. Länge Gr. verlängert, und eine Fortsetzung von hier nordwärts bis Menzies ist beschlossen.

Die von Mullewa, einer Station an der Nordbahn, nordöstlich nach Cue, dem Hauptorte im Murchison Goldfelde, im Bau befindliche Bahn, 322 km, wurde am 16. Dezember 1896 bis Mount Magnet (in 27° 59' südl. Br. u. 117° 55' östl. Länge Gr.) eröffnet. Die noch fehlenden 65 km bis Cue nahen sich ebenfalls ihrer Vollendung.

Am 15. September 1896 wurde der Bau einer 40 km langen Bahn von Brunswick, einer Station an der Südwestbahn und 169 km südlich von Perth, nach den Collie-Kohlenrevieren für die Summe von 49 432 £ in Verding gegeben.

Die 388 km lange Südbahn, welche sich auf der Station Beverley von der Ostbahn abzweigt und südwärts nach der Hafenstadt Albany läuft, wurde, wie wir berichteten, von der West Australien Land Company in London gebaut. Anstatt Kasse erhielt sie grosse Landkomplexe zu Seiten des Bahnkörpers entlang. Am 7. Oktober 1896 wurde diese Bahn, mit Genehmigung des Parlaments, für die Summe von 1 100 000 £ für den Staat angekauft. Der Kaufpreis ward durch eine Anleihe in London liquidirt

Bücherschau.

Grundlagen für die Berechnung und den Bau von elektrischen Bahnen und deren praktische Benutzung. Von Dr. Max Corsepius, Oberingenieur. Mit 2 Abbildungen. Stuttgart. Verlag von Ferdinand Enke. 1896. Preis 1 *M.*

Das aus der von Professor Dr. Ernst Voit herausgegebenen Sammlung elektrotechnischer Vorträge besonders herausgegebene Schriftchen beabsichtigt nach den Worten des Verfassers einen allgemeinen Ueberblick über die Behandlung des Stoffes zu geben, ohne dass genaue Vorschriften, die die Beurtheilung überflüssig machen, gegeben werden sollen oder können. Der Verfasser unterzieht überhaupt die Frage, was die Rechnung in Fällen, wie den vorliegenden, leisten kann, der kritischen Würdigung und der Praktiker muss ihm beipflichten, wenn er von verwickelten rechnerischen Ermittelungen abmahnt, wo auf feste unabänderliche Grundgrössen nicht aufgebaut werden kann. Dass „der Ingenieur nicht nur zu berechnen hat, dass auch die Ausführung so gewählt werden muss, dass alle nicht nur inneren, d. h. im Zusammenarbeiten der Systemtheile liegenden Bedingungen berücksichtigt sind, sondern auch die Forderungen, die etwa von aussen her gestellt werden", versteht sich wohl von selbst.

Im einzelnen verbreitet sich der Verfasser in dem Schriftchen über die Berechnung der zur Fortbewegung erforderlichen Leistung, die Betriebsbedingungen für die Motoren, die rechnerische Behandlung des Bahnnivellements, die Ermittelung der Maschinenleistung, die Bestimmung der Maschinengrösse und führt daran anschliessend ein Beispiel für eine Strassenbahnberechnung durch. Betrachtungen über die Ausnutzung der Maschinen, den Energieverbrauch für das Wagenkilometer, die Wiedergewinnung der Bremsenergie, die Fortleitung des Stromes und Nebeneinrichtungen der Bahnen beschliessen den sachlichen Inhalt des Schriftchens.

Bau und Betrieb elektrischer Bahnen. Anleitung zu deren Projektirung, Bau und Betriebsführung von Max Schiemann, Ingenieur. Strassenbahnen. 62 Kapitel mit über 200 Abbildungen, 1 photo-lithographische Tafel und 3 Tafeln Diagramme. Leipzig. Verlag von Oskar Leiner. 1895.

Im Eisenbahnbetriebe beginnt die Elektrizität, auf dem Gebiete des Strassenbahnverkehrs immer mehr das Feld zu beherrschen; die anderen Bahnsysteme befinden sich noch im Stadium des Versuchs. So ist denn der vorliegende Band ausschliesslich den Strassenbahnen gewidmet. Der Verfasser hat sich hier einer überaus dankenswerthen Aufgabe unterzogen. Wer sich Belehrung auf dem Gebiete holen wollte, war wesentlich auf die in den Zeitschriften verstreute Litteratur angewiesen, aus der er sich mühsam das für seine Zwecke Nothwendige zusammensuchen musste. Das ist ein Weg, der sehr viel Mühe und Zeit zur Sichtung der nach den verschiedensten Gesichtspunkten abgefassten Mittheilungen kostet. Der Verfasser hat die Aufgabe für viele übernommen, das Wichtigste und Wissenswertheste daraus systematisch zusammenzustellen und um so erfolgreicher gelöst, als ihm langjährige, praktische Erfahrungen dabei zu Gebote standen. Die Arbeit behandelt den Bau und Betrieb der elektrischen Strassenbahnen in 61 Paragraphen. Nach allgemeinen Abschnitten wendet sie sich zu den der Erzeugung des Stromes dienenden Anlagen

in allen ihren Theilen und sodann zu den der Vertheilung des Stromes dienenden Anlagen, von der Schalttafel anfangend. Die die Leitungsanlagen und das Zubehör betreffenden Paragraphen nehmen einen breiten Raum ein. Auch die Frage der elektrolytischen Stromwirkung im Erdreich ist nach den im Auslande gemachten Erfahrungen behandelt. Was über oberund unterirdische Stromzuführung und die Akkumulatoren ausgeführt ist, beansprucht ein besonderes Interesse. Die Verbrauchsstelle des Stromes liegt in den Betriebsmitteln, die an die Leitungsanlagen anknüpfend zur Besprechung gezogen sind, soweit der elektrische Theil, die Motoren, Schaltvorrichtungen und Zubehör in Betracht kommen. Es folgen Angaben über die Berechnung der Motorwagen aus der Kraftstation, Angaben über Fahrpläne, Betriebskosten, Ueberwachung des Betriebes und anderes, schliesslich die Baukostenaufstellung nach den verschiedenen Titeln.

Das Buch wird vielen ein sehr willkommener Berather sein.

Die Grundlagen des Eisenbahn-Maschinenbaues. Gemeinfasslich dargestellt von R. Herzfeld, Regierungs-Bauführer. Hannover. Kommissionsverlag von Schmorl & von Seefeld. 1897. Preis 80 ₰.

Die Durchsicht des kleinen Schriftchens, das sich in populärer Art über die Beziehungen zwischen den Fortbewegungswiderständen der Eisenbahnen und den Mitteln, sie zu überwinden, ausspricht, wird bei seiner frischen und fliessenden Darstellungsweise auch dem Fachmann Freude machen.

Verschiedenes.

Die Beleuchtung der Eisenbahnwagen und die neuesten Versuche mit Acetylen.

In Veranlassung des in Nr. 14 S. 118 d. Ztg. abgedruckten Aufsatzes über die neuesten Versuche mit Acetylen theilt uns der Oberingenieur der Jura-Simplonbahn Herr Weyermann mit, dass die Schweizerische Jura-Simplonbahn keine Versuche mit Acetylenbeleuchtung beabsichtige.

In der Schweiz sei man überhaupt der Ansicht, dass die Zukunft der elektrischen Wagenbeleuchtung gehöre, die Mehrzahl der Schweizerischen Bahnen sei in der Lage, die Gasperiode zu überspringen und von der Petroleumbeleuchtung gleich zum elektrischen Licht überzugehen.

Schon am 3. November 1888 habe die Technikerkommission des Schweizerischen Eisenbahnverbandes den Beschluss gefasst, es könne die weitere Einführung der Gasbeleuchtung nicht befürwortet werden. Seither habe die elektrische Wagenbeleuchtung erhebliche Fortschritte gemacht. Bei der Jura-Simplonbahn würden zu Ende des laufenden Jahres etwa 450 Personen- und Gepäckwagen elektrisch beleuchtet sein. Bei der Centralbahn sei die elektrische Personenwagenbeleuchtung ebenfalls in voller Durchführung begriffen. Die Nordostbahn habe mit der Einrichtung dieses Beleuchtungssystems begonnen; vorläufig würden 65 neue Personenwagen damit ausgerüstet. Auf der Gotthardbahn, welche zuerst die Gasbeleuchtung in der Schweiz einführte, sei die versuchsweise Einführung des elektrischen Lichtes für das im Bau begriffene neue Schnellzugsmaterial geplant. Endlich hätten auch verschiedene kleinere Nebenbahnen ihre Wagen elektrisch beleuchtet.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Druckfehler-Berichtigung. Im Tarife, Theil II, Heft 3 vom 1. Januar 1897 ist auf Seite 226 der Frachtsatz der I. Klasse für Quantitäten unter 5 000 kg in der Relation Bielitz-Kassa von 248 auf 448 Heller per 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 20. Februar 1897. (383)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. Der Güterverkehr war auf nachstehenden Strecken eingestellt:

1. auf der Lokalbahn Cham - Waldmünchen wegen Schneeverwehungen, vom 27. Januar bis mit 1. Februar cr.;
2. auf der Lokalbahn Neusorg-Fichtelberg wegen Schneeverwehungen, vom 27. Januar bis mit 1. Februar cr.;
3. auf der Lokalbahn Ludwigstadt - Lehesten wegen Schneeverwehungen, vom 25. Januar bis mit 1. Februar cr.;
4. auf der Lokalbahn Neustadt a/S.-Bischofsheim v/Rh. vom 30. Januar bis mit 2. Februar cr.

München, den 15. Februar 1897. (384)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. gelangen für die Beförderung von Wolle zwischen den Stationen Cham, Floss, Waldmünchen u. Weissenburg a/S. einerseits und den Wiener Bahnhöfen anderseits Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, im Februar 1897. (385)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft 7 des Verbands - Gütertarifs, Ausnahmetarif Nr. 33. Mit Wirksamkeit vom 1. März 1897 gelangt für die Beförderung von gewöhnlicher Thonerde bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief im Verkehr zwischen den Stationen Michelob der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und Schramberg der K. Württembergischen Staatseisenbahnen ein Frachtsatz von 1,58 ℳ. für 100 kg. zur Einführung.

München, im Februar 1897. (386)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederländisch - Italienischer Güterverkehr über den Gotthard. Unter Aufhebung der Ausnahmetarife für die Beförderung bestimmter Waaren als Frachtgut in vollen Wagenladungen zwischen gewissen Niederländischen Stationen einerseits und gewissen Italienischen Stationen andererseits vom 5. Mai 1885 nebst sämmtlichen Nachträgen gelangt am 1. März d. J. ein neuer Niederländisch - Italienischer Gütertarif über den Gotthard Theil II zur Einführung.

Er enthält neben vereinzelten Erhöhungen der Italienischen Schnittsätze Ermässigungen gegenüber den bisherigen Frachten.

Soweit sich nach den seitherigen Tarifen billigere Frachtsätze ergeben, bleiben diese bis zum 31. Mai d. J. in Kraft.

Gleichzeitig mit Einführung des neuen Tarifs wird die Bestimmung im Art. 5 Ziffer 5 des Niederländisch - Italienischen Gütertarifs Theil I vom 1. Januar 1893, nach welcher die dem leichten Verderben unterworfenen Güter von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossen sind, aufgehoben.

Köln, den 18. Februar 1897. (387)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt der Nachtrag II zu unserem Binnen-Gütertarif, Theil II vom 1. Juni 1895 in Kraft.

Derselbe enthält neben Ergänzungen und Aenderungen der „Besonderen Tarifvorschriften“ und der „Besonderen Bestimmungen zum Neben-Gebührentarif“ bedeutende Ergänzungen und unwesentliche Einschränkungen der Ausnahmetarife.

Gleichzeitig treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 29 für Schwefelkies-Abbrände und metallhaltige Abfälle der Anilinfarben-Fabrikation in den Südwestdeutschen Tarifheften 1 und 5 im Verkehr von Mülhausen Nord nach Ludwigshafen, Speyer Hafen und Mannheim ausser Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen und unser Tarifbüreau.

Abgabe des Nachtrags kostenfrei.

Strassburg, den 15. Februar 1897. (388)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II a Heft 3 (Deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen) tritt am 10. März d. J. der Nachtrag II in Kraft. (Gratis.)

Der Nachtrag enthält Ausnahmefrachtsätze für Düngemittel.

Strassburg, den 16. Februar 1897. (389)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. März 1897 tritt für den Süd-Ost-Preussischen Güterverkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen umfangreiche Frachtermässigungen und wesentliche Verkehrserweiterungen herbeigeführt werden. Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. der Süd-Ost-Preussische Verbands-Gütertarif vom 1. April 1888 nebst Nachträgen und der Staatsbahn-Königsberg-Cranzer Gütertarif vom 1. August 1893 in vollem Umfange,
2. der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau vom 1. November 1891, der Staatsbahn - Gütertarif Bromberg-Berlin vom 1. August 1891, der Staatsbahn - Gütertarif Bromberg - Magdeburg vom 1. August 1889, der Staatsbahn - Gütertarif Bromberg - Altona vom 1. Januar 1893, der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Erfurt vom 1. Januar 1892, der Tarif für den Güterverkehr zwischen den Berliner Bahnhöfen sowie den Stationen des Direk-

tionsbezirks Bromberg einerseits und Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits vom 1. April 1893
hinsichtlich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Entfernungen bezw. Frachtsätze in dem neuen Tarife enthalten sind.

Die geringfügigen Frachterhöhungen, welche durch den neuen Tarif eingeführt werden, erlangen am 16. April 1897 Gültigkeit, mit dem gleichen Tage treten die gegenwärtig bestehenden direkten Frachtsätze zwischen Cottbus einerseits und den Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn andererseits ausser Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Druckstücke des neuen Tarifs sind durch die Verbandsstationen zum Preise von 75 ₰ für das Stück zu beziehen.

Königsberg i/Pr., 17. Februar 1897. (390)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch - Hessischer Verkehr (Gruppe V/VI). Am 1. März d. J. gelangt der Nachtrag V zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Ausser mehreren bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält derselbe: Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Grüna und Woltersdorf bei Luckenwalde des Direktionsbezirks Halle a/S., anderweite Entfernungen für die Station Elsterwerda (Oberlaus. Bhf.) des Direktionsbezirks Halle sowie für die an den Strecken Fulda-Tann und Fulda-Gersfeld gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife sowie Berichtigungen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. Februar 1897. (391)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station B r a u n s c h w e i g O s t b a h n h o f des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg mit den nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 15. Februar d. J. für Getreide usw. von Stationen der Preussischen Staatsbahnen nach den Stationen Aachen, Aachen Bleyberg Grenze, Aachen Templerbend, Dalheim Grenze, Herbesthal und Venlo K. M. zur Weiterbeförderung nach Belgien und Frankreich (über Belgien) aufgenommen:

von Braunschweig Ostbahnhof nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Aachen	1,08
Aachen Bleyberg Grenze .	1,09
Aachen Templerbend . . .	1,07
Dalheim Grenze	0,97
Herbesthal	1,15

Köln, den 20. Februar 1897. (392)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die bisherigen Sätze des Seehafen-Ausnahmetarifs D in dem Gruppentarif I sowie in den Gruppen - Wechseltarifen I/II und I/III der Preussischen Staatsbahn treten nicht am 1. März 1897 ausser Kraft, sondern bleiben neben dem neuen Ausnahmetarife noch b i s z u m 1. S e p t e m b e r 1897 für die Beförderung derjenigen K a r t o f f e l s t ä r k e - F a b r i k a t e in Geltung, welche nicht nach ausserdeutschen Ländern ausgeführt werden.

Bromberg, den 19. Februar 1897. (393)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. März 1897 wird der Artikel „Abfallschwefelsäure" in Ladungen von mindestens 10000 kg auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen im Verkehr von Rheinau nach Ludwigshafen a/Rh. und Mannheim zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III abgefertigt.

Karlsruhe, den 19. Februar 1897. (394)
Generaldirektion.

Westdeutscher Privatbahn - Verkehr. Der unter Abschnitt G der Gütertarife (Heft 1—3) für den vorbezeichneten Verkehr enthaltene, für die Preussischen Staatsbahnstrecken gültige Umkartirungstarif erhält mit Gültigkeit vom 1. April d. J. eine anderweite, zum Theil Frachterhöhungen in sich schliessende Fassung. Nähere Auskunft ertheilen die Güter - Abfertigungsstellen der Preussischen Staatsbahnen. (395)

Münster i/W., den 16. Februar 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn Güterverkehr und zwar insbesondere a) G r u p p e n t a r i f V, b) O s t d e u t s c h - H e s s i s c h e r W e c h s e l t a r i f, c) B e r l i n - S t e t t i n - H e s s i s c h e r W e c h s e l t a r i f und d) L i n k s r h e i n i s c h - H e s s i s c h e r W e c h s e l t a r i f. Am 1. A p r i l d. J. werden die vorbezeichneten Tarife n e u aufgelegt.

Der Frachtberechnung nach den damit in Kraft tretenden neuen Brennstofftarifen, sei es, dass sie lediglich Sätze des Rohstofftarifs oder auch ältere Ausnahmesätze enthalten, ist, wie seither schon bei Steinkohlenkoks, so künftig auch bei

Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbriketts,

ferner bei

Braunkohlen, auch pulverisirt und Braunkohlenbriketts (auch Nasspresssteine)

in E i n z e l s e n d u n g e n m i n d e s t e n s das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde zu legen.

Auf G a s k o k s finden gleiche Bestimmungen Anwendung.

Ausgeschlossen bleiben u n v e r p a c k t e B r a u n k o h l e n k o k s (Grudekoks).

Soweit ältere Ausnahmetarife oder einzelne Ausnahmesätze auf die Sätze des Rohstofftarifs erhöht sind, werden die Tariferhöhungen erst zum 1. O k t o b e r d i e s e s J a h r e s durchgeführt. Bis dahin bleiben die jetzt geltenden niedrigeren Ausnahmefrachten und ihre Anwendungsbedingungen in Geltung.

Soweit auf kurze Entfernungen in einzelnen Stationsverbindungen gegenwärtig niedrigere Ausnahmesätze bestehen, werden diese zur Schonung bestehender Verhältnisse noch auf 3 Jahre bis zum 1. April 1900 beibehalten.

In Betracht kommt hierbei, dass die Bahnstrecken der H e s s i s c h e n L u d w i g s - E i s e n b a h n sowie die O b e r h e s s i s c h e n B a h n s t r e c k e n vom 1. A p r i l d. J. in den Gruppentarif VI und in die Staatsbahn-Wechseltarife aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 18. Februar 1897. (396)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güteraufnahme seitens der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der unteren Save. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat am 15. d. Mts. den Güterverkehr auf der unteren Save eröffnet.

München, den 17. Februar 1897. (397)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife vom 1. Oktober 1896 in Kraft, enthaltend:

a) Aenderungen zum Kilometerzeiger, u. a. Entfernungen für Dortmund-Eilgut - Abfertigung, Buttenheim, Girching, Perkam und Hergensweiler sowie für die noch nicht eröffneten Stationen Schalke Rh. und Vogelheim, ferner erhöhte erst am 15. April dieses Jahres in Kraft tretende Entfernungen für Geiselhöring und Laberweinting;
b) Aenderungen zu den Tariftabellen, u. a. Sätze für einige in die Ausnahmetarife 1 (Holz) und 9 (Eisen) einbezogene Rheinisch-Westfälische Stationen, Ausdehnung des Ausnahmetarifs 11 (Dachschiefer) auf die Rheinisch-Westfälischen Schieferversandstationen und Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke;
c) einige sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 20. Februar 1897. (398)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau - Umschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände trans. Am 1. März d. J. gelangt für den bezeichneten Verkehr unter Aufhebung des Tarifs vom 15. Juni 1892 nebst Nachträgen I—IV sowie der in der Zwischenzeit im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze ein neuer Tarif zur Einführung.

Der neue Tarif ist auf den Umschlagsplatz Deggendorf, welcher von der Süddeutschen Donau - Dampfschifffahrts - Gesellschaft in München betrieben wird, ausgedehnt worden.

Durch den neuen Tarif treten zahlreiche Frachtermässigungen, in einzelnen Fällen jedoch auch Frachterhöhungen ein, ausserdem ist eine grössere Anzahl von Stationen neu einbezogen bezw. mangels jeglichen Verkehrs ausgeschieden worden.

Der frühere Ausnahmetarif Nr. 9 für Steinsalz — Abtheilung a des Tarifs — sowie die Frachtsätze unter B des früheren Ausnahmetarifs Nr. 15 für Baumwollwaaren und Garne zum Verweben Englischer Herkunft — Abthlg. b des Tarifs — kommen mangels Benutzung ohne Ersatz zur Aufhebung.

Neu aufgenommen sind einige Stationen der Arnstadt - Ichtershausener, Ilmenau-Grossbreitenbacher und Ruhlaer Eisenbahn mit Ausnahme - Frachtsätzen für Spath.

Soweit in dem neuen Tarife Frachtsätze nicht wieder vorgesehen sind oder durch denselben Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Sätze des bisherigen Tarifs noch bis 15. April d. J. in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Abdrücke des neuen Tarifs sind von Ende dieses Monats an bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen; inzwischen ertheilt auf Erfordern das diesseitige Verkehrsbüreau hier-

selbst über die Höhe der neuen Frachtsätze usw. nähere Auskunft.

Erfurt, den 18. Februar 1897. (399)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Die im Heft I des vorbezeichneten Tarifs nach der Station Pozsony (Pressburg) der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen bestehenden Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch für die dort neu errichtete Verrechnungsstelle Pozsony dynamitgyár Anwendung, falls die Sendungen an die dortige Dynamitfabrik der Aktiengesellschaft „Dynamit-Nobel" adressirt sind.

Kattowitz, den 20. Februar 1897. (400)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Güterverkehrs der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft auf der Donau. Die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft eröffnet die Güteraufnahme in Regensburg und Passau am 20. Februar.

München, den 19. Februar 1897. (401)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. März d. J. kommt der IV. Nachtrag zum 1. Heft des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs zur Einführung.

Darin ist u. a. ein Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps- und Rübsaat sowie für Mühlenerzeugnisse von Pfälzischen Stationen nach Basel (Reichsbahn) transit zur Ausfuhr nach der Schweiz und ferner ein Ausnahmetarif für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) vorgesehen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 13. Februar 1897. (402)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hanseatisch-Ostdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. März 1897 tritt für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz, Posen, Berlin und Stettin sowie der Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus einerseits und den Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker, der Kiel-Eckernförde - Flensburger, der Paulinenaue-Neu-Ruppiner, der Wittenberge-Perleberger, der Prignitzer, der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm- und der Neubrandenburg - Friedländer Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft. Derselbe enthält infolge Ausdehnung der östlichen Preussischen Viehtaxen auf die Strecken der westlichen Verwaltungen zahlreiche Frachtermässigungen für Grossvieh und Kleinvieh in Wagenladungen. Die direkte Abfertigung von Pferden in Wagenladungen wird für einzelne Stationsverbindungen aufgehoben; die Breslau - Warschauer Eisenbahn scheidet aus dem direkten Vieh- usw. Verkehr aus.

Durch den neuen Tarif gelangen zur Aufhebung die Tarife für:

1. den Hanseatisch-Ostdeutschen Vieh- usw. Verkehr vom 1. April 1889;
2. den Berlin-Hanseatischen Vieh- usw. Verkehr vom 1. März 1892;
3. den Niederdeutschen Vieh- usw. Verkehr vom 1. August 1893;
4. den Nord-Ostsee-Vieh- usw. Verkehr vom 1. August 1893,

die Tarife zu 3 und 4 hinsichtlich derjenigen Stationsverbindungen, welche in den Hanseatisch-Ostdeutschen Tarif übergegangen sind.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Februar 1897. (403)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltung.

Für eiserne Maschinen und Maschinentheile treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Reichenberg transit nach Unter-Morchenstern 31 Heller pro 100 kg.

Wien, am 19. Februar 1897. (404)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn, als betriebführende Verwaltung der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Aenderung der Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft in Bubna. Die im Tarife, Theil III, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1892 auf Seite 6 vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna ist mit sofortiger Gültigkeit auf „Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum, Bubna St. E. G." abzuändern.

Hierdurch wird die bezügliche, auf Seite 188 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 7. März 1896 Nr. 20 enthaltene Kundmachung aufgehoben.

Prag, am 18. Februar 1897. (405)

Die Generaldirektion der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Für die Dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von c. 9000 t Schienen und Verbindungstheilen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ. vom Büreau des Unterzeichneten, 11, Colbjörnsensgade, Kopenhagen V., erhältlich.

Bietungstermin am 3. März 1897, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, 15. Februar 1897. (406)

Der Bahnchef.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 141 —

Nr. 17. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. Februar 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Berathungen und Beschlüsse des Internationalen Eisenbahnkongresses in London.

(Fortsetzung aus Nr. 15.)

Berathungen der dritten Sektion.

Frage IX: Beschleunigung des Gütertransportes.

Dem Berichterstatter H. Lambert, Generaldirektor der Great Western Railway, oblag die Aufgabe, den Einfluss der Geschwindigkeit der Gütertransporte einerseits auf die Zugförderungskosten und die Ausnutzung des rollenden Materials, andererseits auf die Anzahl der Fahrzeuge und die Ausbildung der Bahnhofsanlagen zu erörtern. Den Fragebogen hatten 20 Eisenbahnverwaltungen in sehr ausführlicher Weise beantwortet. Lambert stellt folgende Schlusssätze auf:

1. Der am meisten wirthschaftliche Betrieb wird durch den Verkehr langsam fahrender Züge erhalten.

2. Bei Anwendung mittlerer Fahrgeschwindigkeit stellt sich der hierdurch erzielte wirthschaftliche Gewinn gleich der Zunahme der Ausgaben.

3. Bei Schnellzuggeschwindigkeit beträgt der durch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit erreichte wirthschaftliche Gewinn nur 2 Drittel der hierdurch bewirkten Vermehrung der Ausgaben.

Lambert bemerkt, dass die Betriebsbedingungen wesentlich verschiedene sind und die Transportgeschwindigkeit, d. i. der Quotient aus der Gesammtfahrzeit in die Weglänge, sich in allererster Linie nach der Natur der Waaren, die zu befördern sind, zu richten habe. So könnten in England Brennstoffe und Mineralien mit 16 km (10 Englische Meilen), andere Güter mit 25,5 km (16 Meilen), Obst, Gemüse usw. mit 37 km (23 Meilen) in der Stunde befördert werden, wobei diese Zahlen nur die mittlere Transportgeschwindigkeit, aber nicht die mittleren Geschwindigkeiten von Station zu Station angeben; die letzteren werden sich nicht unbedeutend höher stellen.

Die Berathung gestaltete sich äusserst interessant.

Bei der allgemeinen Wichtigkeit der Frage, die ja auch in weiteren Kreisen lebhafter Antheilnahme sicher ist, glauben wir auf dieselbe etwas näher eingehen zu dürfen, indem wir einzelne bedeutsamere Aeusserungen ausführlicher mittheilen. In dieser Beziehung wären zunächst die Bemerkungen Picard's über die auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn beobachtete Praxis hervorzuheben. Auf dem Schienennetze dieser Bahn verkehrten die Güterzüge vor 16 Jahren mit einer mittleren Geschwindigkeit von 25 km in der Stunde und mit einer sehr geringen Transportgeschwindigkeit. Später wurden direkte Güterzüge mit solcher Fahrgeschwindigkeit eingeleitet, dass ein Ausweichen derselben zu dem Zwecke, die Omnibuszüge vorzulassen, nicht erforderlich war; hierbei erfuhr die ursprüngliche Belastung der Güterzüge, die einschliesslich Lokomotive und Tender 600 t erreichte, keine Modifikation. Diese Züge nehmen selten Aufenthalt; ihre mittlere Geschwindigkeit beträgt 36 km in der Stunde; sie wurden anfangs von Lokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen und einer Laufachse befördert; heute stehen „Achtkuppler“ in Verwendung, die auch zur Fortschaffung der Schnellzüge auf Linien mit starken Steigungen und scharfen Bögen dienen. Die Zugförderungsausgaben für die Güterzüge

sind wesentlich vermindert worden. Von Paris nach Cette (866 km) und zurück fuhren die Güterzüge ehemals in 14 Tagen; heute legen sie diese Reise in 6 bis 7 Tagen zurück.

Ramaekers, Generalsekretär des Belgischen Eisenbahnministeriums, hält es für ein selbstverständlich unerreichbares Ideal, die Güter vom Ausgangspunkte bis zu ihrem Bestimmungsorte ohne Aufenthalt, ohne Verzögerung durch Verschub der Züge usw. zu befördern. Man kann sich diesem Ideale dadurch nähern, dass nach allen Relationen direkte oder doch möglichst direkt laufende Güterzüge in so grosser Anzahl eingeleitet werden, als dies die Leistungsfähigkeit der Linie, die Zahl der Motoren und der Stand des Zugbegleitungspersonals gestatten. Um auf einem gegebenen Bahnnetze einen bestimmten Güterverkehr unter den besten Bedingungen abwickeln zu können, ist es nothwendig die grösstmögliche Zahl von Zügen mit schwacher Belastung, aber mit grösserer Geschwindigkeit in Verkehr zu setzen, um die Dienstdauer der Lokomotiven und des Zugbegleitungspersonals nicht ungebührlich zu verlängern. Eine solche Betriebsweise bietet folgende, auffällige Vortheile: Verminderung der Reisezeit, bessere Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel, Verminderung oder auch vollständige Vermeidung des Zeitverlustes für Verschiebungen in den Bahnhöfen und der hiermit verbundenen Gefahren, Vereinfachung der Bahnhofsanlagen für Zugrangirung und Güterverkehr.

Sehr zutreffend erscheint die Aeusserung Kossuth's, des Betriebsdirektors der Italienischen Mittelmeerbahn, welcher die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit nicht als den Kernpunkt der Frage betrachtet, weil sie die Dauer der Reisezeit nicht wesentlich abkürzen wird, denn diese hängt vor allem von dem Zeitverluste in den Bahnhöfen ab; in diesem letzteren Umstande liegt die Schwierigkeit der Beschleunigung der Gütertransporte; namentlich bei kurzen Strecken steht die Manipulationszeit in den Bahnhöfen ausser jedem Verhältnisse mit der reinen Fahrzeit. Die weiteren Verhandlungen brachten eine Reihe von Mittheilungen aus der bei verschiedenen Bahnen beobachteten Praxis. So berichtete E. M. Eddy über die Einrichtungen auf den Eisenbahnen von New South Wales, deren Wesen in dem Verkehre direkter Züge mit wenigen Aufenthalten, in der Unterdrückung aller Zeitverluste für Wassernehmen und Lokomotivwechsel und in zweckmässiger Ausgestaltung der Geleiseanlagen für Verschubdienst und Zusammensetzung der Züge zu erblicken ist; er empfiehlt eine ausgedehnte Anwendung des Telegraphen und des Telephons und eine bessere Beleuchtung der Bahnhöfe. Lambert weist auf die Fleischzüge zwischen London und Birkenhead hin, die zwischen den einzelnen Haltepunkten Fahrgeschwindigkeiten bis zu 80 km erreichen; er hält es für angezeigt, die Züge aus nicht mehr als 45 Fahrzeugen zu bilden, um den Verkehr des Zugpersonals unter einander zu erleichtern, weiter die Wagen nach den Bestimmungsorten zu gruppiren und den Zügen besondere Arbeiterpartien für die Verlademanipulationen beizugeben.

Die nach vielfachen Vorschlägen und Gegenanträgen schliesslich vereinbarten und auch von dem Kongresse genehmigten Beschlussfassungen bewegen sich in sehr allgemeinen Sätzen; sie betonen, dass es oft wünschenswerth sein kann, die Geschwindigkeit der Güterzüge zu steigern, dass dies auch ohne Erhöhung der Betriebskosten durch die Wahl geeigneter Lokomotiven, welche eine Verminderung der Zugbelastung nicht erfordern, möglich ist, dass aber die Verkehrsdichte und das Längenprofil der Linien in dieser Hinsicht von grossem Einflusse sind. Schliesslich wird es als wichtig bezeichnet, dass die Dauer der Aufenthalte in den Bahnhöfen thunlich herabgedrückt werde.

Frage X: Verschubdienst und Güterverladung.

Diese Frage steht im innigen Zusammenhange mit der oben erörterten. Der ihr zu Grunde liegende Gegenstand war nach zwei Richtungen hin zu behandeln. Zunächst sollten die Mittel zur Beschleunigung des Verschubdienstes und der Güterverladung und die zweckmässige Anordnung der Rangirbahnhöfe in Diskussion gezogen werden. Als Berichterstatter fungirten J. de Richter, Direktionsadjunkt der Eisenbahn von St. Petersburg nach Warschau, für die nicht Englisch sprechenden Länder, und Turner, Generaldirektor der Midland Eisenbahn, für die Länder Englischer Sprache. Der zweite Theil der Frage betraf die Anwendung der mechanischen und elektrischen Hilfsmittel zur Beschleunigung der in Rede stehenden Manipulationen; hierüber berichteten E. Sartiaux (Französische Nordbahn) und A. von Boschan, Ingenieur der Oesterreichischen Kaiser Ferdinands-Nordbahn, für die Länder nicht Englischer Sprache, Turner gleichfalls wieder für die Länder Englischer Sprache. Ueberdies lagen Mittheilungen von der Verwaltung des Adriatischen Netzes der Italienischen Bahnen und von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vor.

Sämmtliche Berichte wurden bei den Verhandlungen in der dritten Sektion in sehr eingehender Weise von Turner, namentlich aber von J. de Richter erläutert und vertreten. Die Schlussfolgerungen lassen sich in nachstehenden Worten zusammenfassen: Die Beschleunigung der gesammten Gütermanipulationen wird namentlich in England durch Beseitigung der Drehscheiben, Ersatz derselben durch Verschublokomotiven, Anwendung des Systems der Wagen-An- und Abhängung mit Hilfe der Hakenpflöcke angestrebt; Sartiaux und Boschan konstatiren die zunehmende Anwendung der Elektrizität zum Zwecke der Lösung der hier obwaltenden Schwierigkeiten. Als eines der erfolgreichsten Mittel zur Beschleunigung des Verschubdienstes und der Güterverladung in den Bahnhöfen ersten Ranges empfiehlt sich die Theilung der Arbeit; es wächst hierbei die Geschicklichkeit des Arbeiters, es findet Zeitersparniss statt, es können Maschinen und verschiedene Apparate zur Erleichterung der Arbeit Anwendung finden; im Hinblick auf den wirthschaftlichen Werth dieser Arbeitstheilung lässt sich freilich kein entschiedenes Urtheil aussprechen, weil dieser sich nach den örtlichen Verhältnissen, nach der physischen, nationalen und selbst politischen Eigenheit, nach dem Tarifsystem und den Transportbedingnissen richtet. Diese letzteren finden ihren Ausdruck in jedem Lande in der Type und den Ausmaassen der Güterwagen, welche beide auch wesentlichen Einfluss auf die Einrichtung der Bahnhöfe nehmen.

In der lebhaften Debatte, welche die einzelnen Punkte der Berichte hervorriefen, trat u. a. Sartiaux auf Grund der von ihm persönlich gewonnenen umfangreichen Erfahrungen ganz entschieden jenen Zweifeln entgegen, die bezüglich der Anwendung der Elektrizität als motorischer Kraft für die Apparate der Güterbahnhöfe von einigen Delegirten ausgesprochen worden waren; er erklärte, dass die Elektrizität der Wasserkraft weit überlegen sei. Im Zusammenhange damit stehen die Mittheilungen Ast's über die Anwendung der Elektrizität als Triebkraft bei Weichen- und Signalstellapparaten und die interessanten Angaben Kerbedz's über die Anwendung, welche die elektrische Kraft auf dem am Schwarzen Meere gelegenen Hafenbahnhof Noworossisk gefunden hat; in diesem Bahnhofe sind im Jahre durchschnittlich nicht weniger als 500 000 bis 600 000 t Getreide auszuladen, zu reinigen, einzulagern und auf die Schiffe zu verladen; zur Durchführung dieser Arbeiten wurde eine Centralstation mit 4 mehrphasigen Wechselstromdynamos zu 250 effektiven Pferdekräften sowie mit 6 Kesseln installirt; die elektrische Kraft ist über eine Fläche von 2,5 km Länge und 1,5 km Breite vertheilt; die Ergebnisse sind sehr zufriedenstellende, sowohl im Hinblick auf die Beschleunigung der Arbeit als auf die Wirthschaftlichkeit. Die Verwaltung der Wladikawkaser Eisenbahn stattet gegenwärtig auch ihre Hauptwerkstätten mit neuen Maschinen und Dynamos zur Kraftübertragung aus; derzeit stehen bereits 4 grosse Dynamos, 24 elektrische Motoren, eine Maschine von 20 Pferdestärken und 800 kg Gewicht sowie

eine Maschine von 10 Pferdestärken und 600 kg Gewicht im Betriebe. Ganz richtig bemerkte Ramaekers zu allen diesen Mittheilungen, dass sie sich nur auf Massen- und Spezialgüter beziehen, während es sich doch auch um den Stückgüterverkehr handele. In dieser Beziehung wurden aber von keinem Delegirten irgend welche Aufschlüsse gegeben.

In den sehr umfangreichen Beschlüssen der Sektion und des Kongresses wird zunächst als bestes Mittel zur Beschleunigung der Verschub- und Verlademanipulationen die Anordnung ausgedehnter Installationen bezeichnet, die eine entsprechende Anzahl von Verladegeleisen ausserhalb der Hauptgeleise, sowie lange Verladebühnen umfassen, sodass eine Theilung und Spezialisirung der bezüglichen Arbeiten je nach der Dichte des Verkehrs ermöglicht wird. Durch solche Anlagen wird auch — und dies erscheint besonders hervorgehoben und des näheren ausgeführt — eine Beschleunigung des Gütertransports selbst, eine bessere Ausnutzung des Betriebsmaterials und eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Linien herbeigeführt; freilich lassen sich für diese Installationen keine Regeln geben; sie haben sich nach den örtlichen Umständen zu richten.

Im weiteren empfehlen die Kongressbeschlüsse, die Geleise in den Güterbahnhöfen derart anzulegen, dass thunlichst mit Lokomotiven manövrirt werden kann; die Methoden für den Verschub einzelner Wagen sind abhängig von der Zahl der Wagen, der Anordnung der Geleise, der Natur des Verkehrs und der Type der Wagen. Die Anlage von Waarenhäusern und Güterschuppen in den Güterbahnhöfen erleichtert den Verschubdienst. Als das wirksamste und am meisten ökonomische Rangirsystem hat sich jenes mit Hilfe der Schwerkraft — mit Ablaufgeleisen — erwiesen; wenn die Verschubgeleise als Stockgeleise hergestellt sind, ist es angezeigt, ihnen eine Neigung gegen die Prellböcke zu geben; in Frankreich führt man sie mit 2 ‰, in England mit 6 ‰ aus. Schliesslich werden die grossen Fortschritte erwähnt, welche seit dem letzten Kongresse die Anwendung der Elektrizität gefunden hat, und es wird darauf hingewiesen, dass dieser Betriebskraft eine grosse Zukunft bevorstehe, namentlich im Hinblick auf die durch sie erreichbare bessere Beleuchtung der Güterbahnhöfe einerseits und auf die mit ihrer Hilfe billiger, sicherer und rascher durchführbare Bedienung der Winden, Verladekrahne, Drehscheiben selbst auch der Weichen und Signale andererseits.

(Fortsetzung folgt.)

Die Eisenbahnen im Grossherzogthum Baden im Jahre 1895.

Am Schlusse des Jahres 1895 befand sich nach dem uns vorliegenden Jahresbericht im Betriebe des Badischen Staates ein Bahnnetz von 1 550,16 km, von welchem sich 1 466,51 km im Eigenthum des Badischen Staates befanden, 54,26 km Badischen Gemeinden und Gesellschaften gehörten, 24,50 km vom Bayerischen Staate gepachtet waren und 4,89 km (Verbindungsbahn in Basel) sich im Mitbetriebe befanden. Von den im Betriebe des Badischen Staates befindlichen 1 550,16 km liegen 1 412,33 km im Grossherzogthum Baden, 20,96 km auf Preussischem, 24,50 km auf Bayerischem, 24,15 km auf Württembergischem, 22,17 km auf Hessischem und 46,05 km auf Schweizerischem Gebiete. Von auswärtigen Bahnen liegen 133,45 km auf Badischem Gebiete, und zwar 99,11 km der Württembergischen Staatsbahnen, 26,95 km der Hessischen Ludwigsbahn und 7,39 km der Schweizerischen Nordostbahn; mithin befanden sich am Schlusse des Berichtsjahrs im Grossherzogthum Baden zusammen 1 588,87 km Eisenbahnen im Betriebe. Die Eigenthumslänge der Badischen Staatsbahnen (d. i. ohne den Badischen Theil der Main-Neckarbahn = 38,64 km und zuzüglich der an die Bayerische Staatsbahnverwaltung verpachteten Strecke Wertheim-Mitte Mainbrücke = 1,64 km und der an die Centralverwaltung für Sekundärbahnen verpachteten Strecke Donaueschingen-Hüfingen = 2,84 km) betrug überhaupt 1 470,99 km und diejenige der Badischen Privatbahnen 54,26 km; mithin hatten die Staats- und Privatbahnen eine Ausdehnung von zusammen 1 525,25 km.

Die an dem Bahnnetz gelegenen Stationen sind im Berichtsjahre von 379 auf 394 vermehrt worden. Von denselben dienen 297 für Personen- und Güterabfertigung, 93 nur für Personenabfertigung und 4 nur für Güterabfertigung.

Im Betriebe befanden sich am Schlusse des Berichtsjahres 573 Lokomotiven (gegen 558 im Vorjahre), 1 414 (1 391) Personenwagen und 10 135 (9 941) Lastwagen. Von den Lokomotiven waren zur Wagenbeheizung bezw. zum Pulsometerbetrieb 567 Stück eingerichtet und mit Westinghousebremse 336 Stück ausgerüstet. Mit Westinghousebremse und Interkommunikationssignal waren 1 394 Personenwagen und mit vorbezeichneter Bremse allein 334 Gepäck- und Güterwagen versehen, während 20 Personenwagen mit Westinghousebremsleitung und Interkommunikationssignal und 9 Güterwagen nur mit Westinghousebremsleitung ausgerüstet waren.

Auf 1 km Bahnlänge entfielen 0,370 Lokomotiven, 0,91 Personenwagen und 6,54 Güterwagen.

Am Schlusse des Berichtsjahres betrugen für die im Betriebe gewesenen Strecken der Badischen Staatseisenbahnen (1 470,99 km gegen 1 380,48 km im Vorjahre) sowie für die im Betriebe der Staatsbahnen stehenden Privatbahnen (54,26 km gegen 53,70 km im Vorjahre): a) die Baukosten abzüglich der eigenen Einnahmen bei den Staatsbahnen 488 021 408 (461 419 866) Mark, bei den Privatbahnen 5 556 167 (5 446 450) *M*, zusammen 493 577 575 (466 866 316) *M*, b) die Gesammtaufwendungen, zuzüglich der Bauzinsen und Rabatte und abzüglich der Zuschüsse des Reichs usw. und des Agio bei den Staatsbahnen 475 392 184 (458 591 520) *M*, bei den Privatbahnen 5 556 387 (5 586 297) *M*, zusammen 480 948 571 (464 177 817) *M*, c) das verwendete Anlagekapital, unter Berücksichtigung der bei Ankauf von Strecken zwischen Baukosten und Kaufsummen sich ergebenden Differenzbeträge bei den Staatsbahnen 475 053 478 (458 152 870) *M*, bei den Privatbahnen 5 556 387 (5 586 297) *M*, zusammen 480 609 865 (463 739 167) *M* und d) das verwendete Anlagekapital auf 1 km Eigenthumslänge bei den Staatsbahnen 322 948 (331 879) *M*, bei den Privatbahnen 102 403 (104 028) *M*, zusammen 315 102 (323 348) *M*.

Auf den Badischen Staats- und Privatbahnen waren am Schlusse des Berichtsjahres 390 Abfertigungs- und Haltestellen für den Personenverkehr vorhanden. Der Personenverkehr hat sich im Berichtsjahre abermals, und zwar hinsichtlich der zurückgelegten Personenkilometer um 8,27 % und bezüglich der Einnahme um 7,45 % gehoben. An dieser Mehreinnahme ist der Binnenverkehr mit 9,31 % und der direkte und Durchgangsverkehr mit 4,30 % betheiligt. Das seitherige, auf der Vermehrung der Schnellzüge und ihrer zunehmenden Ausrüstung mit III. Klasse beruhende Anwachsen des Schnellzugverkehrs hat sich durch die mit dem 1. Mai 1895 eingeführten Kilometerhefte, welche ohne Lösung von Zuschlagskarten zur Benutzung von Schnellzügen (in den Orientexpresszügen aber nur gegen Zuzahlung des Schlafwagenzuschlags) berechtigen, im Berichtsjahre abermals gesteigert. Von der Gesammtzahl der beförderten Personen sind gefahren im Jahre 1895 mit Schnellzügen 1 956 687 Personen = 9,64 % (gegen 1 272 856 Personen = 7,01 % im Vorjahre) und mit gewöhnlichen Zügen 18 342 260 Personen = 90,36 % (16 889 931 Personen = 92,99 %). Der unbedeutenden Abnahme der Personenzahl des Schnellzugverkehrs bei den Hin- und Rückfahrten um 1,30 % steht eine Zunahme bei den einfachen Fahrten von 3,56 % und eine sehr erhebliche, nahezu das Fünffache des Vorjahres betragende Mehrbenutzung der Schnellzüge zu ermässigten Taxen gegenüber. Die Benutzung der Schnellzüge hat sich im Berichtsjahre erhöht, und zwar in der I. Klasse um 5,68 %, in der II. Klasse um 28,62 % und in der III. Klasse um 78,91 %.

In dem Berichtsjahre wurden befördert in I. Klasse 155 079 (156 428) Personen = — 0,86 %, in II. Klasse 1 717 285 (1 862 521) Personen = — 7,80 %, in der III. Klasse 12 321 100 (12 431 420) Personen = — 0,89 %, ferner auf Zeitkarten, Fahrscheinbücher, Kilometerhefte und Lokalzugfahrscheine 10 430 147 (8 225 537) Personen = + 26,80 % und auf Militärfahrscheine 527 140 (488 664) Personen = + 7,87 %, zusammen 25 150 751 (23 164 570) Personen = + 8,57 %. Von der Gesammtzahl der beförderten Personen entfallen auf die I. Klasse 0,62 (0,67) %, auf die II. Klasse 6,83 (8,04) %, auf die III. Klasse 48,99 (53,67) %, auf Fahrten mit Zeitkarten, Fahrscheinbüchern, Kilometerheften und Lokalzugfahrscheinen I. bis III. Klasse 41,47 (35,51) % und auf Militärfahrscheine 2,09 (2,11) %.

Die von den Reisenden zurückgelegten Personenkilometer bezifferten sich auf 497 793 899 (459 767 018) = + 8,27 %; hiervon entfallen auf die I. Klasse 13 611 483 (13 407 514) Personenkm = + 1,52 %, auf die II. Klasse 88 588 757 (91 905 221) Personenkm = — 3,61 %, auf die III. Klasse 233 212 548 (251 135 489) Personenkiloneter = — 7,14 %, auf die Reisenden mit Zeitkarten Fahrscheinbüchern, Kilometerheften und Lokalzugfahrscheinen 132 956 032 (74 390 775) Personenkm = + 78,73 % und auf Militärs 29 425 079 (28 928 019) Personenkm = + 1,72 %.

Die für das zurückgelegte Kilometer sich ergebenden Einheitssätze sind gegen das Vorjahr ziemlich gleich geblieben, nur bei den Fahrten zu ermässigten Taxen ist durch Einführung der Kilometerhefte eine Erhöhung von 0,84 ₰ eingetreten; diese Sätze betrugen für die I. Klasse 8,16 (8,17) ₰, II. Klasse 5,37 (5,36) ₰, III. Klasse 3,28 (3,28) ₰, Zeitkarten, Fahrscheinbücher, Lokalzugfahrscheine und Kilometerhefte 2,19 (1,35) ₰ und für Militärfahrscheine 3,40 (3,43) ₰.

Die Zahl derjenigen Stationen, auf welchen mehr als 50 000 Fahrkarten verkauft wurden, betrug 71, von denen die Station Karlsruhe (Hauptbahnhof und Mühlburger Thor) mit 1 221 090 Fahrkarten die erste Stelle einnimmt, dieser folgen Freiburg (Hauptbahnhof und Wiehre) mit 1 091 509, Heidelberg (Hauptbahnhof und Karlsthor) mit 1 067 853, Mannheim mit 1 044 429, Basel mit 827 436 Fahrkarten usw.

Im Personenverkehr zwischen den Badischen Stationen unter sich (mit Ausschluss der Fahrten auf Kilometerhefte) steht unter den verkehrsreichsten Strecken Mannheim-Heidelberg mit 439 934 Personen obenan, es folgen Karlsruhe-Ettlingen (Bahnhof und Stadt) mit 426 061 Personen, Mannheim-Neckarau mit 390 098 Personen, Pforzheim-Niefern mit 351 828 Personen, Karlsruhe-Maxau mit 342 727 Personen, Ersingen-Pforzheim mit 259 728 Personen, Basel-Riehen mit 249 325 Personen, Basel-Lörrach mit 248 026 Personen, Pforzheim-Enzberg mit 241 866 Personen, Durlach-Karlsruhe mit 227 152 Personen usw.

Mit 1894 verglichen haben im Berichtsjahre in der Personenbeförderung zugenommen die Bahnstrecken: Mannheim-Konstanz um 17 760 100 Personenkm, Durlach-Mühlacker 3 423 300, Basel-Zell i/W. 3 410 200, Heidelberg-Würzburg 1 417 700, Appenweier-Kehl 1 415 000, Freiburg-Altbreisach 1 095 400, Neckargemünd-Jagstfeld 1 094 100, Karlsruhe-Maxau 978 300, Grötzingen-Eppingen 621 000, Radolfzell-Mengen 363 500, Bruchsal-Bretten 284 900, Offenburg-Singen 283 600, Rastatt-Weisenbach 246 200, Schopfheim - Säckingen 219 100, Bruchsal - Rheinsheim 176 900, Hausach-Schiltach 165 600, Neckarelz-Jagstfeld 141 600, Ettlingen Bahnhof - Ettlingen Holzhof 109 300 und Königshofen - Mergentheim um 102 800 Personenkm, dagegen abgenommen die Bahnstrecken Mannheim - Karlsruhe (Rheinbahn) um 2 071 500 Personenkilometer, Oberlauchringen - Immendingen 266 800, Heidelberg - Speyer 161 300, Appenweier - Oppenau 131 800, Seckach-Walldürn 112 400 und Freiburg-Neustadt um 106 500 Personenkm.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr bezifferten sich (ausschliesslich der 28 683 ℳ betragenden Vergütung für Gefangenentransporte) auf 16 893 912 (15 720 313) ℳ = + 7,47 %, und zwar entfallen davon a) auf die I. Klasse 1 110 206 (1 095 218) ℳ = + 1,37 %, b) auf die II. Klasse 4 754 079 (4 928 154) ℳ = — 3,53 %, c) auf die III. Klasse 7 652 167 (8 232 236) ℳ = — 7,05 %, d) auf Zeitkarten, Fahrscheinbücher, Kilometerhefte und Lokalzugfahrscheine I.—III. Klasse 2 912 460 (1 003 797) ℳ = + 190,14 % und e) auf Militärfahrscheine 465 000 (460 908) ℳ = + 0,89 %, bezw. in Prozenten der Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr zu a) 6,56 (6,96), zu b) 28,09 (31,29), zu c) 45,22 (52,27), zu d) 17,21 (6,38) und zu e) 2,75 (2,92) %, sowie auf die Gefangenenbeförderung 0,17 (0,18) %. Von der Gesammteinnahme (einschliesslich der Vergütung für Gefangenenbeförderung) mit 16 922 595 (15 748 996) ℳ entfallen auf den Binnenverkehr 10 833 811 (9 911 445) ℳ = + 9,31 % und auf den direkten und Durchgangsverkehr 6 088 784 (5 837 551) ℳ = + 4,30 %.

In dem Gepäck-, Expressgut-, Milch- und Traglastenverkehr wurden befördert und eingenommen:

a) Gepäck . . .	30 719	(28 700)	t bezw.	811 395	(752 690) ℳ
b) Expressgut .	21 274	(18 717)	„ „	515 114	(429 893) „
c) Milch	20 466	(18 242)	„ „	130 948	(119 476) „
d) Traglasten .	2 782	(3 186)	„ „	13 912	(16 768) „

Die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren brachte eine Gesammteinnahme von 782 010 (822 816) ℳ. Davon entfallen auf die Beförderung: a) von Leichen 28 301 (25 376) ℳ, b) von den bei den Gepäckexpeditionen aufgegebenen Fahrzeugen 8 738 (6 622) ℳ, c) von Thieren 727 177 (773 938) ℳ und d) von Hunden 17 794 (16 880) ℳ. Bezüglich der Beförderung von Fahrzeugen ist zu bemerken, dass der weitaus grössere Theil derselben zu den Tarifsätzen des Güterverkehrs abgefertigt und daher die Beträge dafür bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr verrechnet wurden.

Die zur Beförderung gelangten Gütermengen bezifferten sich im Binnenverkehr auf 1 955 607 (1 913 538) t = + 2,20 %, im direkten und Durchgangsverkehr auf 7 194 161 (6 732 844) t = + 6,85 %, somit insgesammt auf 9 149 768 (8 646 382) t = + 5,82 %, welche 687 851 963 (630 433 931) tkm = + 9,11 % zurücklegten, und zwar entfallen davon auf die Eilgüter 3 899 242 (3 261 027) tkm = + 19,57 %, auf die Stückgüter 49 344 766 (36 977 601) tkm = + 33,45 % und auf die Wagenladungsgüter 634 607 955 (590 195 303) tkm = + 7,53 %. Von der erheblichen Vermehrung, welche hiernach die Tonnenkilometer dem Vorjahre gegenüber erfahren haben, entfallen rund 20 Millionen Tonnenkilometer auf den Binnenverkehr und rund 36 Millionen Tonnenkilometer auf den direkten und Durchgangsverkehr. An der Zunahme der letztgenannten Beförderung sind mit grösseren Beträgen die Verkehre mit Südwestdeutschland, Rheinland-Westfalen, Nordwestdeutschland, Süddeutschland, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz, mit geringeren Beträgen die Verkehre mit Mittel- und Ostdeutschland, Frankreich, Belgien und England betheiligt.

Im Vergleich mit dem Vorjahre bezifferte sich die Verkehrszunahme einschliesslich der Militär- und Dienstgüter auf rund 54 Millionen Tonnenkilometer; hiervon entfallen auf die Rheinbahnstrecke Mannheim - Friedrichsthal - Karlsruhe (einschliesslich der Linie Graben - Eggenstein - Karlsruhe) 27 Millionen, auf die Strecke Heidelberg - Würzburg 1 Million, Bruchsal-Rheinsheim 8 Millionen, Bruchsal-Bretten 2,5 Millionen und auf die Schwarzwaldbahn Offenburg - Singen 13 Millionen Tonnenkilometer. Auf der Hauptbahn ging der Verkehr von 323 auf 314 Millionen und auf der Strecke Karlsruhe - Maxau um 2 Millionen Tonnenkilometer zurück. Die übrigen Strecken haben mit geringeren Beträgen theils zu-, theils abgenommen.

Einen Jahresverkehr von mehr als 50 000 t weisen 20 Stationen auf; von diesen steht Mannheim mit 2 494 890 t obenan, dann folgen Karlsruhe (Hauptbahnhof, Westbahnhof und Mühlburger Thor) mit 473 746 t, Basel mit 337 092 t, Heidelberg (Hauptbahnhof und Karlsthor) mit 266 765 t, Freiburg (Hauptbahnhof und Wiehre) mit 252 413 t usw.

Die Einnahme aus dem Güterverkehr, ausschliesslich der Militär- und Postgutsendungen, sowie der frachtpflichtigen Baudienstgutsendungen gestaltete sich folgendermaassen: Binnenverkehr 7 707 199 (7 492 965) ℳ = + 2,86 %, direkter und Durchgangsverkehr 22 252 252 (20 639 533) ℳ = + 7,81 %, Nebengebühren 734 655 (781 915) ℳ = — 6,04 %, zusammen 30 694 106 (28 914 413) ℳ = + 6,16 %. Die Einnahmen aus den Verkehren mit Italien, Russland und den Balkanstaaten sind gegen das Vorjahr etwas zurückgegangen, während Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahre geliefert haben: der Verkehr mit Südwestdeutschland eine solche von 440 000 ℳ, mit Rheinland und Westfalen 170 000 ℳ, mit Nordwestdeutschland 110 000 ℳ, mit Mittel- und Ostdeutschland 30 000 ℳ, mit Süddeutschland und Oesterreich-Ungarn 650 000 ℳ, mit der Schweiz 100 000 ℳ, mit Frankreich 80 000 ℳ und schliesslich der Verkehr mit Belgien und England eine solche von 40 000 ℳ.

Die gesammte Einnahme aus dem Güterverkehr, einschliesslich derjenigen aus der Beförderung von Expressgut, Milch, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie aus Militärgut-, Postgut- und frachtpflichtigen Dienstgutsendungen bezifferte sich auf 32 289 510 (30 493 905) ℳ.

Auf den Badischen Bahntelegraphenstationen gelangten zur Beförderung 3 258 (3 057) gebührenfreie und 94 132 (89 926) gebührenpflichtige, zusammen 97 390 (89 983) Telegramme. Die Einnahmen hieraus betrugen 65 664 (62 437) ℳ, von welchen 48 334 (47 000) ℳ = 73,6 (75,3) % den Bahntelegraphen verblieben.

Die gesammte Roheinnahme bezifferte sich für die Staats- und Privatbahnen auf zusammen 54 013 076 (50 721 078) ℳ = + 6,49 %, die Betriebsausgabe auf 34 470 257 (33 276 600) ℳ = + 3,59 % und der Einnahmeüberschuss auf 19 542 819 (17 444 478) ℳ = + 12,03 %. An der gesammten Roheinnahme war die Personen-, Gepäck- und Hundebeförderung mit 33,04 (32,73) %, der Güterverkehr, einschliesslich Leichen, Fahrzeuge und Thiere mit 59,78 (60,12) % und das Erträgniss aus sonstigen Quellen, einschliesslich des Abgangs an Passivresten mit 7,18 (7,15) % betheiligt. Von der Gesammtausgabe, welche 63,82 (65,61) % der Gesammteinnahme erforderte, entfielen auf die allgemeine Verwaltung 8,03 (7,56) %, auf die Bahnverwaltung 21,25 (27,80) %, auf den äusseren Bahnhofsdienst 12,81 (11,59) %, den Expeditionsdienst 8,15 (7,54) %, den Zugbegleitungsdienst 7,69 (7,47) % und den Zugförderungsdienst 42,07 (38,04) %.

Von dem Einnahmeüberschuss standen 19 184 592 (17 090 456) Mark den Staatsbahnen und 358 227 (354 022) ℳ den Privatbahnen zu. Letzteren wurde vom Staat in Form von eingeräumten Vergünstigungen ein Betriebsüberschuss in Höhe von 145 248 (95 946) ℳ gewährt.

Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge entfielen an Einnahme 35 635 (34 802) ℳ, an Ausgabe 23 742 (22 833) ℳ und an Ueberschuss 12 893 (11 969) ℳ; ferner auf 1 km der Gesammtleistung der Lokomotiven an Einnahme 2,52 (2,48) ℳ, an Ausgabe 1,61 (1,62) ℳ, an Ueberschuss 0,91 (0,86) ℳ und auf 1 Nutzkm an Einnahme 3,59 (3,48) ℳ, an Ausgabe 2,29 (2,28) ℳ und an Ueberschuss 1,30 (1,20) ℳ.

Die Verzinsung des im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagekapitals (welches bei den Staatsbahnen 467 494 358 ℳ, bei den Privatbahnen 5 571 342 ℳ bezw. zusammen 473 065 700 ℳ betrug) stellte sich bei den Staatsbahnen auf 4,10 (3,76) %, bei den Privatbahnen auf 6,43 (6,65) % und bei den Staats- und Privatbahnen auf zusammen 4,13 (3,79) %.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Aenderung von Stationsnamen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Theilstrecke Erdököz - Tiszolcz (Zólyombrezó - Bresnóbánya-Tiszolczer Lokalbahn) gelegenen Halte- und Verladestelle Remete ist in Fenyocs abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 699 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag der Szamosthalbahn auf Aufnahme in den Verein (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 731 vom 23. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 734 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 25. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Neuorganisation der Budapester Betriebsdirektion der Südbahn.

Der Ungarische Handelsminister hat (wie seinerzeit mitgetheilt), Ende des vorigen Jahres eine Verordnung an die Südbahngesellschaft gerichtet, mit welcher die Gesellschaft aufgefordert wird, die Kompetenzsphäre ihrer Budapester Betriebsdirektion zu erweitern und entsprechend dem Verlangen der Regierung umzugestalten. Die Gesellschaft hat sofort nach Erhalt der Ministerialverordnung ihre Bereitwilligkeit zur Durchführung der gewünschten organisatorischen Verfügungen erklärt, und hat auch bezüglich des Wechsels in der leitenden Direktion beruhigende Aufklärungen gegeben. Nach der neuen Organisation leitet die Budapester Betriebsdirektion den gesammten Verkehrs-, Betriebs-, Bau-, Bahnerhaltungs-, Zugförderungs-, Werkstätten-, kommerziellen, Materialverwaltungs- und den damit in Verbindung stehenden administrativen Dienst der in Ungarn befindlichen Linien der Südbahn. Die Amtssprache ist auf der ganzen Linie und in jedem Dienstzweige die Ungarische. An der Spitze der Betriebsdirektion steht der Betriebsdirektor, welcher den Titel eines Generaldirektor-Stellvertreters führt, und welcher mit den ihm untergeordneten Beamten und Personal den gesammten Dienst auf den Ungarischen Linien unmittelbar und unter eigener Verantwortung versieht. Der Betriebsdirektor ist unmittelbar dem Verwaltungsrathe untergeordnet, und ist in Verhinderung des Generaldirektors dessen Stellvertreter für die Ungarischen Linien. Ueberhaupt ist die Betriebsdirektion, welche aus 7 Fachsektionen besteht, und zwar für allgemeine Administration, Verkehrs- und Transportdienst, Zugförderung und Werkstätten, Bau- und Bahnerhaltung, kommerziellen Dienst, Reklamation und Restitution und für Materialverwaltung, mit einer weitgehenden Machtbefugniss ausgestattet. Die Betriebsdirektion vertritt die Ungarischen Linien auch nach aussen, und sie ist sowohl in Bezug auf Tarife als Refaktien mit weitgehender Kompetenz ausgestattet und hat diesbezüglich die unmittelbare Verfügung.

Der Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverkehr im Jahre 1896.

Im Monat Dezember 1896 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 23. Dezember die 9,1 km lange Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal.

In Ungarn:

Am 2. Dezember die 20,1 km lange Theilstrecke Viljevo-Kapelna-Noskovci der Slavonischen Drauthal-Vizinalbahn Belisce-Kapelna;

am 5. Dezember die 28,94 km lange Theilstrecke Nagyhalmágy-Brád der Vereinigten Arader und Csánader Eisenbahnen;

am 16. Dezember die 38,572 km lange Theilstrecke Bakony-Szent-László-Veszprém nebst der 4,081 km langen Abzweigung Veszprém-Veszprémváros der Lokalbahn Raab-Veszprém-Dombovár;

am 23. Dezember die 74,462 km lange Theilstrecke Adony-Szabolcz-Paks nebst der 3,19 km langen Abzweigung Adony-Donauufer der Fehérer und Tolnaer Komitatsbahnen.

Im Monat Dezember 1896 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 11 440 764 Personen und 10 744 536 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 29 527 948 fl. erzielt, d. i. für 1 km 929 fl. Im gleichen Monat 1895 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehr von 12 899 411 Personen und 9 422 943 t Güter, 28 316 233 fl., oder für 1 km 934 fl., daher resultirt für den Monat Dezember 1896 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0,5 %.

Im Jahre 1896 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 157 786 097 Personen und 121 247 008 t Güter, gegen 158 232 833 Personen und 113 199 885 t Güter im Jahre 1895, befördert. Die aus den beiden Verkehrszweigen erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1896 auf 374 581 299 fl., im Jahre 1895 auf 352 346 967 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1896 30 987 km, im Jahre 1895 dagegen 29 848 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für das Jahr 1896 auf 12 088 fl., gegen 11 805 fl. im Jahre 1895, d. i. um 283 fl. oder 2,4 % günstiger.

Die Einnahmen der Oesterreichischen Hauptbahnen im Privatbetriebe stellen sich für das Jahr 1896 wie folgt:

	fl.	gegenüber 1895 fl.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	6 427 889	+ 169 120
Böhmische Nordbahn	4 900 496	+ 9 335
Buschtêhrader Eisenbahn		
Linie lit. A	3 983 971	+ 76 341
Linie lit. B	6 124 924	+ 219 930
Graz-Köflacher Eisenbahn	1 705 347	+ 77 976
Kaiser Ferdinands-Nordbahn		
Hauptbahnnetz	36 264 843	+ 1 798 043
Lokalbahnen	800 817	+ 84 502
Kaschau-Oderberger Eisenbahn		
Oesterreichische Strecke	2 588 030	+ 171 792
Leoben-Vordernberger Bahn	430 492	+ 59 024
Oesterreichische Nordwestbahn		
Garantirte Strecken	10 823 574	+ 630 825
Ergänzungsnetz	6 800 050	+ 31 101
Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Ges.		
Oesterreichische Linien	26 927 612	+ 1 088 776
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	337 925	— 8 134
Südbahngesellschaft		
Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich	37 758 805	+ 860 306
Lokalbahn Mödling-Brühl (elektrischer Betrieb)	49 834	— 654
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3 700 813	+ 92 465
Wien-Aspang Bahn	840 464	+ 27 608
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter Bahn	937 833	+ 21 228

Die Einnahmen der Ungarischen Linien der gemeinsamen Hauptbahnen stellen sich wie folgt:

	fl.	gegenüber 1895 fl.
Kaschau-Oderberger E., Ungarische Strecken	4 714 092	+ 301 742
Südbahn-Gesellschaft, Ungar. Linien	7 695 547	+ 204 366

Kursbewegung der Eisenbahnwerthe im Monat Januar d. J.

	Nominalwerth	Dividende pro 1895	Kurs vom 31. Dezember 1896	Kurs vom 31. Januar d. J.
Aktien:				
Aussig-Teplitzer E.	500 fl.	75,— fl.	1660,—	1700,—
Böhmische Nordbahn	150 „	12,75 „	274,–	273,50
Buschtêhrader E. Lit. A.	500 fl. KM.	63,— „	1495,—	1570,—
„ „ „ B.	200 fl.	22,50 „	544,50	556,—
Kaiser Ferdinands-Nordb.	1 000 fl. KM.	137,25 „	3445,—	3465,—
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	200 fl.	13,— „	291,20	295,—
Nordwestbahn Lit. A.	200 „	11,— „	270,75	271,75
„ „ B.	200 „	11,75 „	276,—	275,50
Staatseisenbahn - Gesellsch.	200 „	28 Frcs.	363,65	346,—
Südbahn	200 „	5 „	93,25	90,—
Prioritäten:				
Buschtêhrader E.	200 Kr.	4 %	100,70	100,20
Dux-Bodenbacher E.	200 „	3 „	82,60	83,85
Kaiser Ferdinands-Nordb.	100 fl.	4 „	101,—	101,50
Nordwestbahn	200 „	5 „	110,70	111,60
„	100 „	4 „	99,30	99,60
Staatsbahn	500 Frcs.	3 „	225,—	226,—
„	200 ℳ	3 „	105,30	105,50
Südbahn	500 Frcs.	3 „	175,—	177,25
„	200 ℳ	4 „	118,—	118,30
Marknoten für	100 „	—	58,80	58,67

Aus der Schweiz

Neue Eisenbahnkonzessionen.

Die Schweizerische Bundesversammlung hat in ihrer Dezembersession folgenden neuen Eisenbahnprojekten die Konzession ertheilt:

1. Drahtseilbahn auf die Mnottas bei Samaden. Die projektirte Drahtseilbahn nimmt ihren Anfang am Fusse der Mnottas, einem der schönsten Aussichtspunkte in dem von Fremden sehr besuchten Oberengadin. Diese Anfangsstation würde mittelst einer Fahrstrasse mit der Thalstrasse verbunden. Von ihr führt die Bahn zuerst in gerader Linie, dann in einer Kurve von 1 000 m Radius und zuletzt wieder in einer Geraden zur Endstation in der Nähe des Restaurants auf Mnottas. Die horizontale Länge der Linie beträgt 1 360 m und die schiefgemessene 1 510 m. Der Anfangspunkt der Bahn liegt 1 790 m, der Endpunkt 2 423 m über Meer; die zu ersteigende Höhe beträgt somit 633 m. Die Bahn beginnt mit einer Steigung von 20 %, geht über in Steigungen von 30, 40 und 50 % und nachher in die Maximalsteigung von 59,7 %; der letzte Theil liegt wieder in einer Steigung von 40 %. Die mittlere Steigung beträgt 46,54 %. Die Spurweite ist 1 m und ist die Einlegung einer Riggenbach'schen Zahnstange in Aussicht genommen. Die Ausweichstelle in der Mitte der Bahn ist in einer Länge von 160 m vorgesehen. Der Betrieb soll mittelst Wasserübergewicht erfolgen. Die Kosten sind auf 420 000 Frcs., gleich 308 824 Frcs. für das Kilometer, die muthmaasslichen Betriebseinnahmen zu 40 000 Frcs. und die Ausgaben zu 28 000 Frcs. veranschlagt, sodass sich eine Verzinsung des Aktienkapitals von 200 000 Frcs. zu 6 % ergeben würde. Die Bahn soll nur während der Fremdensaison, 15. Juni bis 15. September, betrieben werden. Die Taxen sind zu 2, 3 und 4 Frcs. für Thal-, Berg- und Hin- und Rückfahrt festgesetzt.

2. Bern-Worb. Diese Strassenbahn nimmt ihren Anfang auf dem Helvetiaplatz in Bern und zieht sich über Muri, Gümligen Station, Gümligen Dorf und Rüsenacht zum Dorfe Worb. Der Charakter der Bahnanlage soll der einer schmalspurigen Strassenbahn mit Lokomotivbetrieb für gemischten Verkehr sein. Die Spurweite beträgt 1 m, der Minimalkurvenradius 50 m. Von der auf 10 km angesetzten Baulänge sind 6,4 km auf der Staatsstrasse und 3,6 km auf eigenem Bahnkörper. Stationen sind vorgesehen in Bern (Helvetiaplatz), Muri, Gümligen Station und Worb; Haltestellen in Gümligen Dorf und Rüsenacht. Die Kosten sind auf 600 000 Frcs. oder 60 000 Frcs. für das Kilometer berechnet. Die Taxe für den Transport von Personen ist auf 7 Rappen für das Kilometer festgesetzt.

3. Effretikon-Uster-Stäsa mit Abzweigung von Mönchaltorf nach Esslingen. Die Normalspurbahn soll bei der Station Effretikon von der Linie Winterthur-Zürich abzweigen und zunächst nach der Station Nänikon-Greifensee der Glatthallinie Zürich-Rapperswil führen. An diesem Theilstück liegen die Stationen Kindhausen und Volketsweil-Hegnau. Von Nänikon bis Uster ist Mitbenutzung der Linie der Vereinigten Schweizerbahnen vorgesehen. In Uster zweigt die Linie wieder nach Süden ab und bedient die Ortschaften Niederuster, Riedikon und Mönchaltorf, von wo aus die Zweiglinie nach Esslingen gebaut werden soll. Von Mönchaltorf zieht sich die Linie über Gossau, Ottikon und Grüningen nach Hombrechtikon, wo sie in die bereits gesicherte Linie Bauma-Uerikon einmündet. Von Uerikon bis Stäsa würde die Linie der Nordostbahn mitbenutzt. Die Länge beträgt (einschliesslich des 2,8 km langen Theilstücks Mönchaltorf-Esslingen) 35,2 km. Der Minimalradius beträgt 200 m, die Maximalsteigung 25 ‰. Der höchste Punkt liegt 510 m über Meer, wo die Bahn durch einen 200 m langen Tunnel die Pfannenstielkette durchbricht. Der Kostenvoranschlag beziffert sich auf 3 800 000 Frcs. oder 130 000 Frcs. für das Kilometer ohne Rollmaterial, da angenommen ist, dass der Betrieb von den Vereinigten Schweizerbahnen oder von der Nordostbahn besorgt werde. Das Kapital soll zu $1/3$ durch Subventionen der betheiligten Gemeinden, zu $1/3$ durch den Kanton Zürich und zu $1/3$ durch Private aufgebracht werden.

4. Elektrische Strassenbahn von Aarau nach Schöftland. Die Bahn soll auf dem Rathhausplatze event. beim Bahnhof in Aarau beginnen und unter steter Benutzung der Landstrasse über den Distelberg, Unter- und Oberentfelden, Muhen und Hirschthal in die Mitte des Dorfes Schöftland führen. Ihre Länge beträgt etwa 10 km und wird ein Verkehr von 10 Zügen in jeder Richtung in Aussicht genommen. Der Güterverkehr soll einstweilen auf die Strecke von der Station Entfelden der Centralbahn bis nach Schöftland beschränkt bleiben. Die grösste Steigung befindet sich auf dem Distelberg und beträgt 34 ‰. Um eine direkte Schienenverbindung mit der Station Entfelden der Centralbahn zu ermöglichen, ist die Bahn normalspurig projektirt. Der Betrieb soll mittelst Elektrizität aus dem Elektrizitätswerke Olten-Aarburg erfolgen. Dabei ist die Verwendung von mehrphasigem Wechselstrom beabsichtigt. Die Stromzuführung geschieht durch 2 Kontaktdrähte, welche an entsprechenden Masten und Auslegern aufgehängt werden. Die Reduktion der Stromspannung von 5 000 Volts auf 500 Volts geschieht in Transformatorenstationen und erscheint das in Aussicht genommene System für das vorliegende Projekt ganz besonders geeignet, da es beim Bergabfahren eine grosse Sicherheit bietet. Die Geschwindigkeit ist im Durchschnitt zu 20 km für die Stunde angenommen, sodass die ganze Strecke in wenig mehr als 30 Minuten zurückgelegt werden kann. Ein einziger Automobilwagen würde somit für die 10 täglichen Hin- und Herfahrten genügen; es sind aber deren 3, jeder zu 40 Personen, vorgesehen. Für den Güterverkehr wird eine kleine elektrische Lokomotive, stark genug um bei reduzirter Fahrgeschwindigkeit (10 km für die Stunde) einen voll beladenen Normal-Güterwagen von 10 t Tragkraft zu ziehen, in Betrieb kommen. Der summarische Kostenvoranschlag sieht eine Bausumme von 600 000 Frcs. vor, davon 360 000 Frcs. für die eigentliche Bahnanlage, 20 000 Frcs. für Transformatorenstationen, 100 000 Frcs. für elektrische Kontaktleitung, 70 000 Frcs. für den Fahrpark und 50 000 Frcs. für Anschluss an die Station Entfelden usw. Die Einnahmen sind zu 53 180 Frcs., die Ausgaben zu 34 700 Frcs. veranschlagt und würde der Ueberschuss eine Rendite von 3 % des Anlagekapitals ergeben. Vorerst ist nur eine Wagenklasse vorgesehen und setzt die Konzession für dieselbe eine Taxe bis zu 5 Rappen für 1 km fest. Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen um mindestens 20 % herabzusetzen.

5. Elektrische Strassenbahnen im Kanton Zug. Die ertheilte Konzession erstreckt sich auf die Strecken: Zug-Baar-Spinnerei Lorze, Zug-Cham und Zug-Oberägeri, eventuell mit Abzweigungen Baar-Moosrank und Moosrank-Menzingen. Die erste Strecke hat eine Länge von 4,5 km, die zweite eine solche von 5,3 km und die dritte Zug-Oberägeri von 11,7 km. Die Spurweite ist 1 m, die Minimalradien 30 m für Zug-Baar, 35 m für Zug-Cham und 40 m für Zug-Oberägeri. Die Maximalsteigung beträgt bei den verchiedenen Linien 2, 3,3 und 6,7 %. Für den Oberbau sind Stahlschienen mit eisernen Schwellen, ausserdem Schutzschienen in der städtischen Strecke von Zug, in engen Kurven und bei gepflasterten Strassenübergängen vorgesehen. Für das Betriebssystem sind Lichtleitungen in einer Höhe von 5,5 m über den Schienen, mit Polstangen in Aequidistanzen von 30 m, Motorwagen für 32 bis 36 Personen, ausgerüstet mit je 2 Motoren von zusammen 60 PS. bei 600 Volt Spannung, Schlepp-Personenwagen und Güterwagen von 5 t Tragkraft in Aussicht genommen. Der Kostenvoranschlag berechnet für elektrische Installation mit Transmission und Leitungen 520 000 Frcs., für Rollmaterial 272 000 Frcs. und für Bahnbau, Expropriation usw. 1 408 000 Frcs., zusammen 2 200 000 Frcs. Die Einnahmen werden zu 246 000 Frcs., die Betriebsausgaben einschl. Einlage in Erneuerungsfonds auf 135 300 Francs veranschlagt, was eine 5 % Verzinsung des Anlagekapitals gestatten würde. In der Konzession wird die Gesellschaft ermächtigt, für den Transport von Personen auf den Thallinien Taxen bis auf 7 Rappen und auf der Berglinie bis auf 10 Rappen für 1 km zu beziehen. Spätestens 1 Jahr nach Eröffnung des Personenverkehrs ist auch mit dem Transport von Gütern und von Vieh zu beginnen.

5. Limmatstrasse Zürich III-Höngg. Diese elektrische Strassenbahn soll am linken Limmatufer in Zürich III von der bereits konzedirten Strassenbahn Hauptbahnhof Zürich-Hardthurmstrasse abzweigen, die Limmat auf einem provisorischen hölzernen Steg (bis zur Erbauung einer neuen Brücke) übersetzen und auf der Strasse nach Höngg, einem der grössten Vororte Zürichs, führen, wo sie beim „Limmatberg“ endigt. Als Spurweite ist die in Zürich für Strassenbahnen vorgeschriebene Meterspur vorgesehen. Die Maximalsteigung beträgt 60 ‰ auf einer Länge von 50 m, der kleinste Kurvenradius 18 m. Von der Erstellung einer eigenen Kraftanlage wird vorläufig abgesehen und der Strom von einer bestehenden Anlage bezogen. Der elektrische Strom von 550 Volt Spannung erhält oberirdische Zuleitung. Die Wagen sind automobil, zweiachsig, fassen 32 Personen bei 16 Sitz- und 2 × 8 Stehplätze und besitzen ausser der elektrischen Bremse noch eine Handbremse. In Höng soll ein zweckdienlicher Wagenschuppen errichtet werden. Vorläufig ist ein 30 Minuten-Betrieb vorgesehen. Die Fahrgeschwindigkeit wird 15—18 km betragen. Die Kosten für diese 2,8 km lange Bahn sind auf 300 000 Frcs. veranschlagt, die Einnahmen auf 30 309 Frcs., die Ausgaben auf 20 807 Frcs., so dass ein Einnahmeüberschuss von 9 502 Frcs., entsprechend einer 3 % Verzinsung des Aktienkapitals, verbleibt. Die Konzession gestattet der Gesellschaft für Befahrung der ganzen Strecke oder eines Theiles derselben eine Taxe von 10 Rappen pro Person für das erste und 5 Rappen für jedes folgende Kilometer zu beziehen.

Aus Italien.

Betriebseinnahmen des Sizilischen Netzes im 1. Semester des Betriebsjahres 1. Juli 1896—30. Juni 1897.

	1896—97	1895—96	Unterschied gegen 1895—96
Haupt- und Nebennetz			
Betriebslänge	1 100 km	1 100 km	
Personen- und Gepäckverkehr	2 327 935 L.	2 403 617 L.	— 75 682 L.
Güterverkehr	2 944 884 „	2 804 414 „	+ 140 470 „
Indirekte Einnahmen	25 075 „	28 207 „	— 3 132 „
Im ganzen	5 297 894 L.	5 236 238 L.	+ 61 656 L.
Verkehr über die Meerenge von Messina.			
Breite der Meerenge	23 km	23 km	
Personen- und Gepäckverkehr	59 341 L.	58 829 L.	+ 512 L.
Güterverkehr	16 142 „	12 624 „	+ 3 518 „
Indirekte Einnahmen	28 „	28 „	—
Im ganzen	75 511 L.	71 481 L.	+ 4 030 L.
Mithin Gesammteinnahmen der Gesellschaft	5 373 405 L.	5 307 719 L.	+ 65 686 L.

Strecke S. Stefano-Sarzana.

Diese im Bau befindliche Zweiglinie der Parma - Spezia, welche den Durchlauf gegen Pisa-Rom abkürzt, indem durch sie der Umweg über Spezia vermieden werden kann, ist beinahe vollendet; alle Bauten sind weit fortgeschritten, und wenn die Witterung einigermaassen günstig ist, so kann die Strecke im April d. J. dem Betriebe übergeben werden.

Italienische Nationalausstellung von Turin im Jahre 1898.

Im nächsten Jahre wird in Turin eine allgemeine Italienische Nationalausstellung zur Feier des 50jährigen Bestehens der im Jahre 1848 von König Albert von Piemont bewilligten Konstitution abgehalten werden. Um den Besuch dieser Ausstellung, welche jedenfalls grossartig ausfallen wird, möglichst zu erleichtern, werden die Italienischen Mittelmeer- und Adriatischen Bahnen, welche darum vom Exekutivkomitee der Ausstellung ersucht wurden, mit den ausländischen Bahnen Unterhandlungen anknüpfen, um für die zu dieser Ausstellung nach Turin sich begebenden Reisenden alle Erleichterungen und Begünstigungen zu erlangen, welche im internationalen Personenverkehr bei solchen Gelegenheiten bewilligt werden können.

Leistungen des Rollmaterials der Italienischen Mittelmeerbahnen im Vierteljahr April-Juni 1896.

Unter Bezugnahme auf die in Nr. 95 S. 865 Jahrg. 1896 d. Ztg. veröffentlichten Daten über das Rollmaterial der Mediterranea dürfte es nicht uninteressant sein, auch etwas genaueres über die Leistungen desselben bekannt zu geben. Im obbesagten Vierteljahr wurden zurückgelegt:

von den 1 314 Lokomotiven . . 8 369 646 km
„ „ 3 686 Personenwagen . 35 109 506 „
„ „ 942 Gepäckwagen . . 8 847 073 „
„ „ 22 236 Güterwagen . . 66 272 792 „

Will man aber auf Grund dieser Ziffern Vergleiche mit den Leistungen des Materials anderer Bahnen anstellen, so darf jedoch die eigentümliche Gestaltung des Netzes nicht ausser Acht gelassen werden, welches sehr bedeutende Längsdurchläufe mit verhältnissmässig äusserst kurzen Querlinien aufzuweisen hat.

Bahn von Rezzato nach Vobarno (Brescia).

Auf der 20 km langen Theilstrecke Rezzato - Tormini der Bahn Rezzato-Vobarno im Sabbiathal (Brescia) fand vor kurzem die staatliche Begehung statt; nach Vollendung der Proben der eisernen Brücken wird diese Strecke in kürzester Zeit dem Betriebe übergeben werden können; die neue Linie bildet eine neue Verbindung Brescia mit Saló und den Ufern des Gardasees.

Der Verkehr des Hafens von Venedig im Jahre 1896

Von der Handelskammer Venedig wurde ein detaillirter Bericht über den Verkehr und die Waarenbewegung des Hafens von Venedig veröffentlicht, aus der folgende die Eisenbahnen und den internationalen Verkehr berührenden Daten unter Erwähnung der in demselben niedergelegten Wünsche einer Besserung der internationalen Verbindungen Venedigs mit dem Auslande über den Brenner und Pontebba entnommen werden.

Im Jahre 1896 betrug die Waarenbewegung des Hafens von Venedig 927 390 t (gegen 884 398 t im Vorjahre), obschon die Importation der Steinkohlen infolge der bedeutenden Steigerung in den Schiffsfrachten abgenommen hat (die Adriatischen Bahnen allein haben über Venedig 65 053 t Kohlen weniger eingeführt; 403 113 (353 901) t gehören dem internen, der Rest dem internationalen Verkehr an.

Erwähnenswerth sind die Seidenkokonstransporte aus der Levante in die Lombardei, welche, nachdem sie bereits im Jahre 1895 ganz beträchtlich waren, im Jahre 1896 die bedeutende Zahl von 10 584 Ballen erreichten. Es muss auch noch dem Umstande Beachtung geschenkt werden, dass im Jahre 1896 zum ersten Male über Venedig 1 232 Ballen Chinesischer Seide importirt wurden, während dieser Handel früher ein ausschliessliches Monopol von Marseille bildete. Dieser ermuthigende, erfreuliche Aufschwung des Verkehrs des Hafens von Venedig ist zum guten Theile der rührigen Thätigkeit und der konstanten Aufmerksamkeit zuzuschreiben, welche die Verwaltung der Adriatischen Bahnen diesem wichtigen Verkehrscentrum widmet.

Was die Möglichkeit anbelangt, Venedig wieder seinen Platz unter den bedeutendsten Seestädten Europas einnehmen zu sehen, spricht sich der erwähnte Bericht wörtlich so aus: „Venedig wird diese seine Bestrebungen nie von einem Erfolge begleitet sehen, so lange nicht eine Besserung in seinen internationalen Eisenbahnverbindungen geschaffen wird. Genua dankt seinen ausserordentlichen Aufschwung der Eröffnung der Bahn über den Gotthard, dem es um 100 km näher als Venedig gelegen ist; und zur Gotthardbahn wird jetzt auch noch die Simplonbahn kommen. Venedig würde seinerseits den Vortheil der grösseren Nähe des Brenners und Pontebbas geniessen; aber es kann keinen Gewinn daraus ziehen, da sich beide Alpenübergänge in der Hand Oesterreichischer Eisenbahnen befinden, welche, um den Konkurrenzhafen Triest zu begünstigen, dem Verkehr von Venedig alle möglichen Hindernisse entgegenstellen. Aehnliche Verhältnisse würde auch die neue Linie Venedig - Mestre - Bassano - Primolano - Trient - Brenner vorfinden, welche, in wenigen Jahren vollständig hergestellt sein wird, und welche den gegenwärtigen Durchlauf bis zum Brenner ganz bedeutend abkürzen würde. So lange als die Züge aus Mittel- und Nordeuropa Venedig nicht mit gleicher Schnelligkeit erreichen können, als Marseille, Genua und Triest, und so lange Venedig nicht mit Konkurrenztarifen ausgestattet sein wird, wird es weder überseeische Schifffahrtslinien zu unterhalten vermögen, noch einen blühenden Lokalverkehr haben. Den bereits gebauten oder projektirten Alpenübergängen, welche West-Norditalien mit den übrigen Ländern Europas verbinden, sollte der am Adriatischen Meere gelegene Landestheil, und ganz besonders Venedig, um das Gleichgewicht zu erhalten, und um den durch die geographische Lage gebrachten Vortheil ausnützen zu können, eine günstiger gelegene Alpenbahn gegenüberstellen können, welche nicht durch Oesterreich geht, also von den Rücksichten auf den Triester Verkehr unabhängig gemacht ist. Die Möglichkeit dazu ist vorhanden, und die Realisirung würde für den Hafen von Venedig ganz unberechenbare Resultate zur Folge haben.

Bücherschau.

Die elektrischen Eisenbahnsignale mit besonderer Berücksichtigung der Einrichtungen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Bearbeitet von A. Hassler in Stuttgart. Mit 12 Figurentafeln. Stuttgart. Verlag von W. Kohlhammer. 1895. Preis 4 ℳ.

In der Schrift sind diejenigen elektrischen Einrichtungen der Württembergischen Staatseisenbahnen behandelt, die ausschliesslich für den Betriebsdienst getroffen sind. Die Erwägung, dass hierbei an Verständigungsmitteln in Betracht kommen zunächst die Telegraphenleitungen längs der Linie, Omnibus- oder Betriebsleitungen, halbdirekte und solche, die zugleich für Signalzwecke mitbenutzt werden, um den telegraphischen Verkehr zwischen 2 Stationen zu vermitteln, weiterhin die Strecken- oder Hilfstelegraphen, die das Telegraphiren von bestimmten feststehenden und beliebigen Punkten der Bahn aus ermöglichen, und endlich die Signaleinrichtungen, haben zur Eintheilung des Buches in 4 Hauptabschnitte geführt. Nacheinander sind behandelt die Telephoneinrichtungen der Neben-eisenbahnen, dann diejenigen bei einzelnen Bahnwärterposten der Hauptbahn, ferner Wärterbudentelegraphen und schliesslich elektrische Signale. Das letzte Kapitel ist begreiflicherweise das bei weitem umfangreichste, wie es auch für den Betrieb von der ausschlaggebenden Wichtigkeit ist. Die Signale auf freier Strecke, Zugmeldeapparate, Blockapparate, Apparate zur Kontrole der Fahrgeschwindigkeit der Züge, Signale für die Ein- und Ausfahrt der Züge, endlich Zugsignale und Signale des Wagen- und Lokomotivpersonals sind die Unterabschnitte, die den reicheren Inhalt des Buches beim letzten Kapitel bilden. Die sorgfältige Behandlung des Stoffes, der reiche Belehrung bietet, verdient in gleicher Weise anerkannt zu werden, wie die feine figürliche Behandlung, die auf 12 aufs sauberste ausgeführten Figurentafeln übersichtlich und erschöpfend zur Darstellung gebracht ist.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Schneeverwehungen war der Gesammtverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:

Dolina-Wygoda vom 15—19/2.,
Kolomeaer Lokalbahnen vom 15—18/2. und
Zwittau-Policka vom 15—19/2.

Ferner wurde auf den nachfolgenden Strecken der Gesammtverkehr wieder wie folgt aufgenommen:

Ostrów - Berczowica - Podwysokie am 23/2.,
Hadikfálva-Radautz am 19/2. u.
Lemberg-Janow am 20/2. 97.

Wien, am 23. Februar 1897. (407)

2 Güterverkehr.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Ausgabe neuer Tarifnachträge. Am 1. April d. J. treten die Nachträge VIII zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft. Sie enthalten ermässigte Frachtsätze für Marchegg, Stockerau und Wien nebst Vororten im Verkehre mit Westsachsen, sowie abgeänderte und neue Frachtsätze für Klassengüter, die Artikel Kleie, Holz, Kalk und Glaubersalz, ausserdem Einbeziehung neuer Stationen, Aenderung von Stationsnamen und eine Berichtigung. Durch den Nachtrag VIII zum Tarifheft 1 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 17 a u. b (Bäume und Sträucher) im Verkehre mit Floridsdorf mit dem 14. April d. J. aufgehoben. Abdrücke der Nachträge können vom 16. März d. J. an durch die Verbandsstationen bezogen werden. Ueber die infolge Aufhebung der vorbezeichneten Frachtsätze eintretenden Frachterhöhungen geben bis dahin die Verbandsverwaltungen Auskunft.

Dresden, am 26. Februar 1897. (408)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1897 werden im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) von Station Kreuz des Direktionsbezirkes Bromberg nach den Oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Konverterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg widerruflich eingeführt.

Für die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze gelten die im Ostdeutschen Gütertarif im Ausnahmetarif 7 vorgeschriebenen Bedingungen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 20. Februar 1897. (409)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenkoksasche, sowie Steinkohlenbrikets von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau (Waldenburger und Neuroder Bezirk) nach Stationen:

a) der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II), der Breslau-Warschauer Eisenbahn, der Nebenbahn Hansdorf - Priebus, der Lausitzer Eisenbahn (Rauscha-Freiwaldau) und der Riesengebirgsbahn (Zillerthal-Krummhübel),
b) der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/P. (Gruppe I) sowie Station Rastenburg der Ostpreussischen Südbahn,
c) der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III), der Alt-Damm-Colberger, Stargard-Cüstriner, Königlichen Militär-, Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Neubrandenburg - Friedländer, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn sowie der Mecklenburgisch-Pommerschen Schmalspurbahn und
d) der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover und Magdeburg (Gruppe IV, V, VI) sowie der Braunschweigischen Landes- und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn

gelangen mit dem 1. April d. J. unter Aufhebung der bisherigen für die vorbezeichneten Artikel gültigen Tarife neue besondere Ausnahmetarife zur Einführung. Die neuen Tarife enthalten zumeist ermässigte, zum Theil die bisherigen und in einigen Fällen auch geringfügig erhöhte Frachtsätze. Neu einbezogen in den direkten Niederschlesischen Kohlenverkehr sind die Lausitzer und die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn. Der Frachtberechnung nach den neuen Tarifen wird fortan auch bei Einzelsendungen für sämmtliche oben genannten Artikel mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Maassgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet wird. Stellt sich indess das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht auf Grund der Ausnahmetarife für dieses Gewicht berechnet. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird diese erhoben.

Soweit sich bei Anwendung der neuen Ausnahmetarife eine höhere Fracht ergibt als unter Zugrundelegung der Sätze und Bestimmungen der bisherigen Ausnahmetarife, kommen letztere noch bis Ende April d. J. und, soweit die Frachtsätze der bisherigen Tarife niedriger sind als die der neuen Tarife, noch bis Ende September d. J. zur Anwendung.

Die in die obengenannten vier Ausnahmetarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt.

Von welchem Zeitpunkte ab und zu welchen Preisen die neuen Tarife erhältlich sind, wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Breslau, den 22. Februar 1897. (410)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 25. Februar cr. wird der Nachtrag II zum diesseitigen Binnen-Gütertarif eingeführt.

Derselbe enthält Aenderungen der Tarifvorschriften, der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif und der Tariftabellen.

Druckstücke des Nachtrages sind bei den diesseitigen Güter - Abfertigungsstellen und bei uns zu haben.

Danzig, am 20. Februar 1897. (411)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Der bisherige Seehafen-Ausnahmetarif D für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See, dessen Aufhebung zum 1. März d. J. durch unsere Bekanntmachung vom 10. Januar d. J. veröffentlicht war, bleibt neben dem am 15. Januar d. J. neu eingeführten Seehafen - Ausnahmetarif für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern noch bis zum 1. September d. J. bestehen.

Berlin, den 22. Februar 1897. (412)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch - Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. März l. J. werden die an der Nebeneisenbahn Rauscha-Freiwaldau gelegenen Stationen Glashütte Rauscha, Eichwalde und Freiwaldau Kreis Sagan in die Tarifhefte Nr. 1 und 2 einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, im Februar 1897. (413)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee - Eisenbahnverband Die seit dem 10. bezw. 15. Januar d. J. auf den Preussischen Staatsbahnen gültigen Ausnahmetarife für feuchte Stärke (auch Schlammstärke) und für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckercouleur, Kartoffelmehl) zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern werden mit dem 1. März d. J. auf den Nord-Ostsee-Eisenbahnverband ausgedehnt.

Der bisherige Ausnahmetarif D für Dextrin etc. wird durch den neuen Ausnahmetarif für Kartoffelstärkefabrikate erheblich unterboten und gelangt daher mit dem 1. März d. J. zur Aufhebung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Altona, den 23. Februar 1897. (414)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. März dieses Jahres tritt für die Beförderung von Düngemitteln und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen Lobstädt und Schlan ein direkter Frachtsatz von 86 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 24. Februar 1897. (415)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ermässigung der Ueberfuhrgebühr von und nach dem Central-Viehhofe in Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. März 1897 ab wird die Ueberfuhrgebühr von und nach dem städtischen Central-Viehhofe in Berlin für Güter des Spezialtarifs III, gleichviel ob sie zu den regelrechten Sätzen oder auf Grund von Ausnahmetarifen abgefertigt werden, von 7,20 ℳ. auf 4 ℳ. für jeden Wagen ermässigt.

Berlin, den 22. Februar 1897. (416)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schluss der Amtlich. Bekanntm. S. III.

Nr. 4. Jahrgang 1897. Berlin, am 27. Februar 1897.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	{ AB }	16057	1	—	leeres Fass —	19	1	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
2	{ Ab R }	4009	1	—	leeres Bierfass —	29	2	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
3	A M	4090	1	Korb	Eisenwaaren —	103	3	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
4	A T	151	1	—	leere Kiste —	30	4	"	"	
5	B	669	1	—	leeres Fässchen —	12	5	Pfullendorf	Badische Stsb.	
6	B	7457	1	Ballen	Decken —	37	6	Lahr	"	
7	B	757	1	—	leere Kiste —	2	7	Worms	Dir.-Bez. Mainz	
8	B	—	1	Bund	{ 4 St. Flacheisen, 4,68 m lg. }	53	8	Hanau W.	"	
9	B B	2876	1	—	leere Kiste —	8	9	Mainz	"	{ bez.: N.-Saul-
10	B S	7	2	Stangen	Stahl —	55	10	Mochbern	K. E.-D. Breslau	heim-Mainz.
11	B W	5599	1	Ballen	{ 1 Bettmatratze u. 1 Keilkissen }	17	11	Crefeld	K. E.-D. Köln	
12	C S	136/7	2	Kisten	gefüllt —	26	12	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	{ bez.: Bingen-
13	C S	3226	1	Bund	Façoneisen —	30	13	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Mainz.
14	D D	4	1	Kiste	{ Tisch mit Bronzefuss u. Marmorplatte }	44	14	Jastrow	K. E.-D. Bromberg	
15	D J	4429	1	"	Spielwaaren —	35	15	Coblenz rh.	K. E.-D. Köln	
16	E B	1	1	Sack	altes Eisen —	58	16	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
17	E M	127	1	Fass	? —	60	17	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	*)
18	F	15	1	Stück	Eisentheil —	1	18	Wittenberge	Wittenb.-Perleb. E.	
19	F	26/1275	1	Kiste	Reiseeffekten —	59	19	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	{ beschr.: Berlin.
20	F H	1240	1	—	leere Korbflasche —	7	20	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
21	F M	77500	1	Kiste	Spiegeluntersatz —	10	21	Minden	K. E.-D. Hannover	
22	G (weiss)	—	1	Pack	4 Ofenthüren —	3,5	22	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
23	G G	13	1	—	leere Kiste —	11	23	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
24	G K	2419	1	Korb	Eisen —	44	24	Heidelberg	Badische Stsb.	
25	G L	93	1	Pack	Nägel —	14	25	Mainz	Dir.-Bez. Mainz.	bez.: — Mainz.
26	G L	9124	1	Kiste	leere Flaschen —	35	26	Worms	"	
27	G S	4120	1	Bund	Draht —	101	27	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
28	H A	2093	1	—	leere Kiste —	6	28	Hanau W.	Dir.-Bez. Mainz	bez.: Gotha.
29	H P	{ 3623 3625	1 1	Kiste " }	Eisenwaaren —	{ 78 150 }	29	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
30	H R	8395	1	—	leeres Fass —	14	30	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	
31	J B	—	2	Pack	12 Besen —	11	31	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
32	J H	48. 6	1	Rolle	Drahtgeflecht —	52	32	Bretten	Württemberg. Stsb.	
33	J L	641	1	Kiste	l. Flaschen —	40	33	Worms	Dir.-Bez. Mainz	{ bez.: Köln-
34	J Ph. W & Co.	6676	1	Korb	gefüllt —	9	34	Mainz	"	Mainz.
35	J S	—	1	Bund	{ 6 St. Flacheisen, 4,60 m lg. }	45,5	35	Hanau W.	"	
36	{ K ƒ K }	2439	1	Kiste	? —	32,5	36	Giersleben	K. E.-D. Magdeburg	
37	K R	1723	2	—	leere Fässer —	61	37	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
38	L	—	3	Kisten	Pöcklinge —	17	38	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	verkauft.
39	M B	2715	1	Kiste	leere Flaschen —	60	39	Bonn	K. E.-D. Köln	
40	M H	4	1	"	Zuckerwaaren —	13	40	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	bez.: — Mainz.
41	M R	—	1	—	Stahlblech —	—	41	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
42	M S	24. 49	1	—	leeres Fass —	—	42	Wallertheim	Dir.-Bez. Mainz	
43	M & S	1514	1	Kiste	kl. Blechdosen Lederfett	26	43	Coblenz rh.	K. E.-D. Köln	
44	N	—	2	—	eiserne Töpfe —	10	44	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
45	N	2183	1	Ballen	Manufakturwaaren	11	45	Altenhundem	"	{ beschr.:
46	O M	5330	1	"	? —	44	46	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Hamburg.
47	P H	20	3	—	l. Blechbüchsen —	18	47	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
48	R	—	1	—	Papierscheere —	15	48	Haspe	"	
49	{ R R	1 5 }	2	—	leere Tonnen —	35	49	Ludwigslust	Meckl. Friedr.-Frzb.	

*) Gez.: 28./1. Röhrsdorf-Kattowitz-Galatz.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	R A S	58272	1	—	eiserner Träger —	25	50	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
51	R E	6374	1	Sack	Nüsse —	50	51	Lüdenscheid	„	
52	R G	3047	1	Kiste	Kinderpantoffeln —	90	52	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	bez.: —Mainz.
53	R M / L M C	9758 / 173	1	Fass	leer, 657 l. —	—	53	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
54	R W	90	1	—	leere Kiste —	42	54	Grossheringen	K. E.-D. Erfurt	
55	S K	1232	1	—	Treppenstuhl —	18	55	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	bez.: Cassel-Mainz.
56	S L	8	1	—	Musterkoffer —	35	56	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	(Gepäck).
57	S S	7	1	Kiste	? —	760	57	Berlin Packh.	„	
58	W	2251	1	—	leeres Fass —	100	58	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	bez.: Kreuznach-Mainz.
59	W A D L	3604	1	Fass	? —	67	59	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
60	W H	25	1	Kollo in Leinwand	Seilerwaaren (1 Rolle Waschleine)	8,5	60	Neustadt i/Westpr.	K. E.-D. Danzig	
61	Z F	4879	1	Kiste	Zucker —	28	61	Michelstadt	Dir.-Bez. Mainz	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
62	Breck	—	1	Korb	Kleider —	14	62	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	bez.: Mannheim-Mainz.
63	W. Brandt Lübeck	417	1	—	Wagendecke —	—	63	Worms	„	
64	St. Georg Brauerei	—	83	Stück	leere Bierfässer —	—	64	Altwasser	K. E.-D. Breslau	
65	Hannoversche Portland-Cementfabrik Misburg-Hannover	—	1	—	Privatdecke von Segeltuch	34	65	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beklebt: Dresden N. / Hannover 17/11.
66	Hofheim	—	1	—	leeres Fass —	20	66	Hofheim i. T.	Dir.-Bez. Mainz	
67	Lanz	—	1	—	Wagendecke —	25	67	Worms	„	
68	Brauerei Liebotschau	—	1	—	leeres Bierfass —	—	68	Frkfrt. a/M. Ostb.	„	
69	Saarbrücken	51087	1	—	Wagenachse —	?	69	Minden	K. E.-D. Hannover	R R T C N R W Leih-Sack-Stettin.
70	Taetz & Co. Nachf. Stettin	—	1	Pack	leere Säcke —	30	70	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
71	—	1 Nicht stürzen	1	Kistchen	Mutterschrauben —	35	71	Wiesbaden	Dir.-Bez. Mainz	
72	—	152	1	—	leere Kiste —	9	72	Danzig Hpt. B.	K. E.-D. Danzig	
73	—	163	2	—	leere Kisten —	17	73	„	„	
74	—	1007	1	Kiste	Weinflaschen —	60	74	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	bez. Dorstfeld-Mainz.
75	—	119347	1	—	leere Kiste —	14	75	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
76	rother Strich	—	1	Kollo	eis. Welle mit angebund. Schmierdeckel	4	76	Bublitz	K. E.-D. Danzig	ansch. zu einer Häckselmaschine gehörig.
77	weiss ×	—	2	—	eis. Räder —	11	77	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
78	—	—	1	—	eis. Achse —	200	78	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
79	—	—	1	Packet	Bettzeug —	5	79	Düsseld.-Derend.	„	
80	—	—	4	Tafeln	Blech —	195	80	„	„	
81	—	—	9	—	Brettchen —	22	81	Mannheim	Badische Stsb.	
82	—	—	4	Stück	Bretter —	?	82	Breslau Od.	K. E.-D. Breslau	(3 m lang).
83	—	—	1	—	Bügeleisenofen —	2	83	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
84	—	—	1	Kollo	Dachfenster —	12	84	Worms	Dir.-Bez. Mainz	
85	—	—	1	Rolle	präparirtes Dachleinen	5	85	Coblenz rh.	K. E.-D. Köln	
86	—	—	1	—	Deckel —	—	86	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
87	—	—	1	Pack	Eimer —	15	87	Stade	K. E.-D. Hannover	
88	—	—	2	Bund	16 Stück ♀-Eisen	4	88	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
89	—	—	1	Kollo	2 Eisenbügel —	4	89	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
90	—	—	1	—	verz. Eisenrohr —	?	90	Ratibor	„	5,5 m lg., 5 cm Lichtweite.
91	—	—	1	Holzgestell	Fahrrad —	20	91	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	Gep.-Sch. 115 Gent.
92	—	—	2	—	Felgenhölzer —	4	92	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
93	—	—	1	Stab	Flacheisen —	—	93	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	—	2	—	gusseis. Füsse —	3	94	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	(Lyraform).
95	—	—	21	—	eis. Gerüsttheile —	?	95	Minden	K. E.-D. Hannover	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
96	—	—	1	Korb	alt. Guss —	60	96	Worms	Dir.-Bez. Mainz	
97	—	—	1	Bund	Hohlglas —	14	97	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
98	—	—	1	Ballen	leere Hopfensäcke —	34	98	Bruchsal	Badische Stsb.	
99	—	—	1	—	Holzrahmen —	—	99	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
100	—	—	14	—	Holzstäbe (Emballagen)	—	100	Mainz	Dir.-Bez. Mainz	bez. —Mainz.
101	—	—	1	Sack	Johannisbrod —	97	101	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	—	1	Pack	Kinderstuhl —	—	102	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
103	—	—	1	„	5 leere Körbe —	20	103	Worms	Dir.-Bez. Mainz	
104	—	—	1	—	Korbflasche —	71	104	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
105	—	—	1	—	Korbkanne, leer —	6	105	Worms	Dir.-Bez. Mainz	
106	—	—	1	Korb	l. Krüge u. Kannen	25	106	„	„	
107	—	—	1	Sack	Kupfervitriol —	98	107	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
108	—	—	1	—	hölz. Ladebrücke —	—	108	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
109	—	—	1	—	eis. Leiter —	63	109	Heidelberg	Badische Stsb.	
110	—	—	1	Rolle	dünner Messingdraht	20	110	Coblenz rh.	K. E.-D. Köln	
111	—	—	1	—	leere Milchkanne —	—	111	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
112	—	—	1	—	Muffenrohr — }	182 {	112	Beuthen O. S. E.	K. E.-D. Kattowitz	
113	—	—	3	—	eis. Stöpsel — }		113	„	„	
114	—	—	1	—	eiserne Niete —	10,5	114	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
115	—	—	1	Pack	Nägel —	3	115	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
116	—	—	1	—	alter eis. Ofen*) —	9	116	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	*) mit Holzkohlen.
117	—	—	2	Kolli	Ofenrohr —	5	117	Worms	Dir.-Bez. Mainz	
118	—	—	1	—	Ofenrohr —	9	118	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
119	—	—	1	Ballen	Papierabfälle —	50	119	Cöpenick	K. E.-D. Berlin	
120	—	—	1	—	defekte Petroleumlampe	—	120	Frankfurt a/O.	„	
121	—	—	1	—	eis. Pflugtheil —	5	121	Frankenstein	K. E.-D. Breslau	
122	—	—	1	—	Privatkette —	?	122	Bremen	K. E.-D. Hannover	etwa 4 m lang.
123	—	—	1	—	schwarzer Regenschirm	—	123	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
124	—	—	1	—	leerer Reisekorb —	7	124	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
125	—	—	1	—	eis. Ring —	—	125	Holzwickede	„	
126	—	—	2	—	eis. Rollen —	21	126	Düsseld.-Derend.	„	
127	—	—	1	Stange	Rundeisen —	9	127	Biblis	Dir.-Bez. Mainz	
128	—	—	1	Sack	leere Säcke —	18	128	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
129	—	—	1	Korbfl.	Säure —	70	129	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
130	—	—	1	Bund	Stahl —	49	130	Mannheim	Badische Stsb.	
131	—	—	1	—	eiserne Stange —	7	131	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
132	—	—	1	Pack	2 Stühle —	8	132	Coblenz rh.	K. E.-D. Köln	
133	—	—	1	—	eiserner Teller —	9	133	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
134	—	—	18	Stück	Verbindungsröhren —	61	134	Basel	Badische Stsb.	
135	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	?	135	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	zwischen den Geleisen gef.
136	—	—	1	—	alte Wagendecke —	12	136	Worms	Dir.-Bez. Mainz	
137	—	—	1	—	leeres Weinfass, 43,5 l.	21	137	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
138	—	—	9	Tafeln	Weissblech —	4	138	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
139	—	—	1	Sack	Weizen —	63	139	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	

Berichtigungen.

Die Angaben unter „A. Güter mit Buchstaben bezeichnet“ lfd. Nr. 80 und unter „E. Güter ohne Bezeichnung“ lfd. Nr. 297 des Anzeigers Nr. 3 sind wie folgt zu berichtigen:

80	H L R	22	3	—	Bretter —	6	80	Opladen	K. E.-D. Elberfeld
297	—	—	1	Bund	2 Stäbe ☐ Stahl —	69	297	Wanne	K. E.-D. Essen

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. März d. J. werden die nachstehenden Anstossfrachtsätze für Eil- und Frachtstückgut für die Station Kappel i/Sachsen der Sächsischen Staatsbahnen in den Deutsch - Belgischen Gütertarif, Theil II, Heft 2, vom 1. August 1891 aufgenommen:

	Eilgut Frcs.	Stückgut Frcs.	Ausnahmetarif 5 für bestimmte Stückgüter Frcs.
Kappel i/Sachsen { Schnittpunkt II .	2,17	10,86	7,90
Kappel i/Sachsen { „ III .	2,28	11,41	8,30

Köln, den 22. Februar 1897. (417)

Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Stettin - Mitteldeutscher und Ostdeutsch - Mitteldeutscher Güterverkehr. Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachung vom 9. Januar d. J. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die bisherigen Seehafen-Ausnahmetarife D für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See nicht am 1. März d. J., sondern erst am 1. September d. J. aufgehoben werden.

Magdeburg, den 24. Februar 1897. (418)

Königliche Eisenbahndirektion,
auch für die übrigen betheiligten Direktionen.

Für Holz des Spezialtarifes 2 werden von den nachbenannten Stationen nach Tetschen / Bodenbach trs. und Reichenberg trs. folgende ermässigte Kartirungs-Frachtsätze bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1897, gewährt, und zwar:

A. Für Deutschland bestimmt:

von	nach Tetschen/Bodenbach trs. ℳ
Freudenthal . . .	1,12
Karlsthal	1,16
Olbersdorf . . .	1,08
Würbenthal . . .	1,16

für 100 kg.

B. Für Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen östlich von Bautzen in der Richtung gegen Görlitz, Reichenberg beziehungsweise Ebersbach, exklu-

sive der Stationen Alt-Warnsdorf, Warnsdorf und Ebersbach:

von	nach Reichenberg trs. ℳ
Freudenthal . . .	1,05
Karlsthal	1,08
Olbersdorf . . .	0,89
Römerstadt . . .	1,20
Würbenthal . . .	1,11

für 100 kg.

Weiter wird von den vorstehenden Frachtsätzen ein Nachlass von 0,05 ℳ für 100 kg unter Berücksichtigung der in der betreffenden Verlautbarung im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ enthaltenen speziellen Bestimmungen zugestanden.

C. Für Holztransporte, welche von der Station Dittersdorf (K. K. Oesterr. Sts.) stammen und für Deutschland bestimmt sind, werden folgende Refaktiesätze mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1897, gewährt und zwar:

von	nach	ℳ
1. Olmütz trs.	Reichenberg trs. .	0,76
2. „	Tetschen/Bodenbach trs. . . .	0,84
3. „	Laube Aussig-Landungsplatz Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	0,84*)
4. „	Schönpriesen-Umschlag	0,79*)
5. „	Dresden-Elbkai .	1,09

für 100 kg.

*) Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten.

D. Ferner von Stationen der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn u. zwar:

von	nach Tetschen transit ℳ	nach Reichenberg transit ℳ
Zdiretz-Kreuzberg .	0,58	0,52
Hlinsko . . .	0,61	0,49
Skutsch . . .	0,60	0,46

für 100 kg.

Die Bedingungen und Modalitäten, unter welchen diese Frachtsätze zur Anwendung gelangen, sind aus der betreffenden Verlautbarung im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ zu ersehen.

Wien, am 19. Februar 1897. (419)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Frachtberechnung für Sendungen, welche in der neu errichteten Verrechnungsstelle Pozsony dynamitgyár zur Auf- bezw. Abgabe gelangen.) Mit Gültigkeit vom 15. März 1897 bis zur Durchführung auf dem Tarifwege, längstens jedoch bis 31. Dezember 1897 finden die für die Station Pozsony der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen in den Verbands-Gütertarifen:

Theil II a, 2. Heft vom 15. November 1890,
Theil II b vom 1. Juni 1890 und
Theil V vom 1. Februar 1890

vorgesehenen Frachtsätze für Eil- und Frachtgut bei Einhaltung der Bestimmungen dieser Tarife auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in der neu errichteten Verrechnungsstelle der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Pozsony dynamitgyár von der dort befindlichen Dynamitfabrik der Aktiengesellschaft „Dynamit Nobel“ zur Aufgabe gebracht werden oder unter der Adresse dieser Firma zur Abgabe gelangen.

Wien, am 21. Februar 1897. (420)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Mehl und Mahlprodukte treten bei Auflieferung eines Minimalquantums von je 2 500 t für I. und II. bis Ende Dezember 1897 folgende unter I. und II. angeführte Frachtsätze 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt in Wien“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen pro 100 kg im Rückvergütungswege in Kraft:

I. für Sendungen, welche per Elbe nach Magdeburg oder darüber hinaus verschifft werden.

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien K. F. J. B., K. F. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B. . . .	133 ₰
„ Wien - Kaibhf. K. K. St. B., Wien D. U. B. der K. F. N. B.	130 „
„ Korneuburg . . .	122 „
„ Ebenfurt-Mühle . .	172 „
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Arad	318 ₰
„ Budapest	213 „
„ Csaba	302 „
„ Czegléd	246 „
„ Debreczen	311 „
„ Györ	190 „
„ Nagy-Kikinda . . .	316 „
„ Nagyvárad	316 „
„ Nyitra	225 „
„ Pozsony	171 „
„ Pozsony fiók p. u. .	176 „
„ Pozsony tárház . .	176 „
„ Szeged	297 „
„ Szeged-Rókus . . .	297 „
„ Szolnok	259 „
„ Temesvár - Gyárváros	325 „
„ Temesvár - Józsefváros	325 „
„ Zombor	281 „

II. für Sendungen, welche Hamburg transit weiter expedirt werden.

Die vorstehend unter I. verzeichneten Frachtsätze ermässigen sich bei Auflieferung von 2 500 t bis Ende Dezember 1897 um 37 ₰ für 100 kg, wenn durch Seekonossemente oder Duplikatfrachtbriefe nachgewiesen wird, dass die Sendungen von Hamburg weiter expedirt wurden.

Im Verkehre mit Schönpriesen - Umschlag ermässigen sich die Frachtsätze unter I. und II. um 5 ₰ für 100 kg. Im Verkehre mit Dresden - Elbkai erhöhen sich die Frachtsätze unter I. und II. für Kleie um 29 ₰, im übrigen um 36 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt. Die Frachtsätze für die Ungarischen Stationen ermässigen sich eventuell um die im „Anhang“ zum Elbeumschlags-Tarif (Ausn.-Tarif Nr. 1 im Kartirungswege) enthaltenen Kursdifferenzen.

Wien, am 22. Februar 1897. (421)

Oesterreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Mehl, welches in Korneuburg oder in Wien-Kaibahnhof per Donau anlangt und nach Berlin weiter expedirt wird, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt in Wien“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres, in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Korneuburg . . .	105 ₰
„ Wien-Kaibahnhof .	113 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Korneuburg . . .	100 ₰
„ Wien-Kaibahnhof .	108 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Korneuburg . . .	141 ₰
„ Wien-Kaibahnhof .	149 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag 5 ₰, bei Aussig - Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 22. Februar 1897. (422)

Oesterreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verkauf von Nebenprodukten.

Verkauf von Gasanstalts - Nebenprodukten. Die im Rechnungsjahre 1897/98 in den diesseitigen Gasanstalten zu Magdeburg, Halberstadt, Braunschweig, Jerxheim und Börssum zur Gewinnung kommenden Nebenerzeugnisse und zwar etwa 91 000 kg Steinkohlentheer, 86 000 kg Gasöltheer und 6 000 kg Kohlenwasserstoff sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstentrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 15. März d. J. Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. März dieses Jahres.

Magdeburg, den 23. Februar 1897. (423)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 18. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 3. März 1897.

Inhalt:

Die Berathungen und Beschlüsse des Internationalen Eisenbahnkongresses in London.

(Fortsetzung aus Nr. 17.)

Dritte Sektion: Frage XI. Signalwesen.

Diese wichtige Frage erstreckte sich über folgende einzelne Punkte:

1. Gegenwärtige Ausbildung der Apparate des Block- und Interlockingsystems*) namentlich vom wirthschaftlichen Standpunkte aus;
2. Tunnelsignale;
3. Mittel zur Verhütung von Zusammenstössen an Gefahrpunkten auf Schnellzuglinien für den Fall, dass die auf Halt gestellten Signale überfahren werden;
4. Anwendung geometrischer Formen an Stelle der Farben bei den Signalen, um den Gefahren vorzubeugen, die aus der Farbenblindheit oder aus Mangel an Sehkraft resultiren.

Als Berichterstatter fungirten der Belgische Ingenieur Lucien Motte und Thompson, der Chef des Signaldienstes der London und North Western Eisenbahn. Die Berathungen gestalteten sich in hohem Grade lebhaft und anregend; führten aber nur bezüglich des ersten Punktes zu einer Beschlussfassung, die seitens des Kongresses selbst wieder eine nicht unwesentliche Abänderung erfuhr.

*) Das Interlockingsystem bezweckt die Absperrung von Station zu Station in der Weise, dass die Weichen- und Signalstellapparate einer Station in Abhängigkeit von jenen der Nachbarstationen gebracht werden.

ad. 1. Der Kernpunkt der Verhandlungen über diese Frage lag in der Erörterung der Vor- und Nachtheile des automatischen Blocksystems. Thompson erklärte sich gegen die Anwendung des letzteren auf Linien mit nahe liegenden Ausweichen; er gibt in solchem Falle den von Hand aus stellbaren Blockapparaten den Vorzug. Motte konstatirt, dass auf dem Europäischen Festlande noch keine automatischen Blocksysteme in Verwendung sind; die Eisenbahnverwaltungen sprechen sich in ihrer Mehrzahl ganz entschieden gegen sie aus. Ramaeckers (Belgien) und Chaperon (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) sind nicht absolute Gegner der Automatizität; ersterer will sie gleichsam als Hilfskraft bei anderen Systemen angewandt wissen, während der letztere sie zur Deckung der Züge für vortheilhaft hält, jedoch unter der Voraussetzung, dass der Blockwächter keine Kenntniss davon habe, um dessen Wachsamkeit nicht einzuschläfern.

Sehr beachtenswerthe Aufschlüsse gab C. H. Platt (Newyork, Newhaven und Hartford Eisenbahn) über die Verhältnisse auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten Nordamerikas. Das nicht selbstthätige System Syke's findet in seiner vervollkommneten Form ebenso häufige Anwendung wie das automatische System; einzelne Verwaltungen bevorzugen jenes, andere dagegen dieses System für die Linien mit starkem Verkehre. Auf den Linien mit geringer Verkehrsdichte finden andere Systeme Anwendung. Eine der wichtigsten Bahnstrecken, die automatisch blockirt sind, ist — wie auch

Stiffson (Ungarische Staatsbahnen) auf Grund persönlicher Informationen bestätigt — ein Theil der Eisenbahn von Newyork nach Philadelphia; hier hat sich das System vorzüglich bewährt.

Dass bei einer Berathung, der in verhältnissmässig überwiegender Zahl Englische Ingenieure angehörten, das Stabsystem nähere Erörterung fand, erscheint fast überflüssig erwähnt zu werden. Thompson hatte schon in seinem Berichte auf die grosse, nahezu absolute Sicherheit hingewiesen, die es gewährt. Bei den Berathungen schilderte Eddy des näheren die Anwendung des Stabsystems Webb-Thompson auf den eingeleisigen Linien und jene der „Doppelschlüssel" (Duplex keys) auf den Ausweichebahnhöfen der Eisenbahnen von Neu-Süd-Wales. In den minder wichtigen Bahnhöfen kann derselbe Bedienstete, der die Doppelschlüssel bedient, sich anstandslos auch mit anderen Signalen befassen. Das System bietet grosse Sicherheit und vermindert sehr bedeutend die Ausgaben.

Die von der Sektion nach längerer Berathung gefassten Beschlüsse konstatiren: dass bisher sowohl das automatische als auch das nicht automatische Blocksystem Anwendung gefunden und zufriedenstellende Ergebnisse geliefert haben; dass ersteres auf eingeleisigen Linien hinreichende Sicherheit bieten kann und schliesslich, dass Systeme bestehen, welche die Blockirung der Weichen und Ausweichen auf eingeleisigen Linien ohne Aufenthalt der Züge gestatten. Der interessante Bericht Thompson's über das Interlockingsystem wird zur Kenntniss genommen. Diese Resolution erschien übrigens der Vollversammlung des Kongresses noch immer zu wenig — sagen wir — neutral, und über Antrag Hutchinson's und Eddy's wurde dieselbe noch in dem Sinne abgeschwächt, dass jeder Schein einer etwaigen Bevorzugung des automatischen Blocksystems absolut vermieden ist. Zu Gunsten dieses Vorgangs war u. a. auch Noblemaire (Paris-Lyon) eingetreten; er bezeichnete die Einführung der Automatizität als überaus wünschenswerth, aber auch als ausserordentlich schwierig.

ad 2 und 3. Diese beiden Punkte wurden von der Sektion gleichzeitig behandelt. Zu dem äusserst lichtvoll gehaltenen Berichte Thompson's gab zunächst Ramaeckers (Belgien) ausführliche Mittheilungen; er bemerkte, dass auch die vollkommensten Signale niemals eine absolute Sicherheit gewähren würden, weil jederzeit menschliche Fehlbarkeit und menschliche Irrthümer in Rechnung gezogen werden müssen. An allen jenen Stellen, wo der Verkehr von solcher Intensität ist, dass — im Falle der Ueberfahrung eines Haltsignals — ein Zusammenstoss nahezu unvermeidbar erscheint, ist die Anlage eines Stockgeleises, auf das der über das Haltsignal gefahrene Zug geleitet und auf dem er zum Stillstand gebracht wird, absolut nothwendig. In Bezug auf die Personenzüge, die gegenwärtig wohl nirgends mehr ohne durchgehende Bremsen verkehren, ist das Problem leicht lösbar; bei den Güterzügen gestalten sich die Schwierigkeiten grösser, aber sie sind nicht unüberwindbar. Man darf in allererster Linie nicht übersehen, dass ihre Fahrgeschwindigkeit eine geringere ist; um das Anhalten derselben ohne Beschädigung der Fahrbetriebsmittel zu bewirken, ist es angezeigt, an der Abzweigung des „Rettungsgeleises" akustische Signale (Knallkapseln) anzubringen, welche die Aufmerksamkeit des Zugbegleitungspersonals wachrufen. Ramaeckers machte bei dieser Gelegenheit auch auf die Bremse von Brosius aufmerksam, die von den Bahnwächtern bethätigt wird und auf die Radtyres von der inneren Seite her wirkt; er empfiehlt auch die Herstellung eines Sandgeleises und den Abschluss durch einen kräftigen Erdhügel.

Diese Erörterungen fanden einigen Widerspruch, der sich mehrfach in ganz merkwürdigen Anschauungen äusserte. So bemerkte ein Delegirter, dass es seiner Anschauung nach überhaupt kein Mittel gibt, die Gefahren zu verhüten, welche der Unaufmerksamkeit des Personals entspringen, während ein anderer als das beste und wirksamste die eiserne Disziplin bezeichnete. Wir übergehen diese ziemlich bedeutungslose Debatte und citiren nur noch die Aeusserungen Ely's und Hutchinson's über die in Amerika und England beobachtete Praxis. Auf den Amerikanischen Bahnen ist an den Gefahrpunkten eine Entgleisungsweiche angelegt; der Zug wird durch sie auf das Schotterbett geleitet, wo er mit Hilfe besonders angehäufter weicher Erdmassen rasch und ohne Gefährdung zum Stillstand gebracht wird. Auf solche Weise sind wiederholt Personenzüge vor Zusammenstössen bewahrt worden, ohne dass den Reisenden irgend ein Unfall zugestossen wäre; die Amerikanischen Delegirten äusserten einmüthig, dass ihrer Ueberzeugung nach die Entgleisung auf dem Schotterbette weit weniger Gefahren in sich trage, als die Leitung der Züge auf ein Rettungsgeleise. Hutchinson hält es nicht für unmöglich, dieses System auch in Europa einzuführen. Die Debatte endete schliesslich ohne Beschlussfassung; die Sektion nahm die Berichte einfach zur Kenntniss.

ad 4. Die Anwendung verschiedener geometrischer Formen anstatt verschiedenfarbiger Signalzeichen wurde allgemein als nicht wünschenswerth bezeichnet, weil nach den bisher gewonnenen Erfahrungen die Unterscheidung dieser Formen auf weite Entfernungen bei Nachtzeit nicht absolut zuverlässlich und sicher ist. Bei der Berathung über die den Nachtsignalen zu ertheilenden Farben wird seitens der Englischen und Rumänischen Delegirten auf die Ueberflüssigkeit des weissen Lichtes hingewiesen; in Rumänien wird in Zukunft das weisse Licht als Streckensignal keine Anwendung mehr finden. Eine Einigung über eine Resolution, betreffend die Signalzeichen und Signalfarben, konnte nicht erzielt werden, so dass auch bezüglich dieses Punktes eine Resolution nicht aufgestellt wurde.

Dritte Sektion: Frage XII. Organisation des Dienstes für die Abholung und Zustellung der mit der Eisenbahn zu befördernden oder beförderten Güter.

R. H. Twelvetrees, Direktor des Güterdienstes der Greath Northern Eisenbahn, gibt in seinem Berichte sehr umfangreiche Aufklärungen über die in England beobachtete Praxis. In den meisten grösseren Städten münden 2 oder 3 Eisenbahnen, deren Bahnhöfe mehr oder weniger entfernt von dem Mittelpunkte des Geschäftslebens und des städtischen Verkehrs liegen. Die Bahngesellschaften haben sich nun dahin geeinigt, die Städte in Zonen zu theilen und für jede Zone einen gleichförmigen Tarif für die Güterzustellung festzusetzen, so dass jede Konkurrenz vermieden wird. So hat beispielsweise die Great Northern Eisenbahngesellschaft 370 Güterbahnhöfe; die Güterzustellung in Regie ist in 95 Bahnhöfen eingeführt; in 50 Bahnhöfen wird sie durch Unternehmungen auf Grund spezieller Vereinbarungen besorgt, während in 225 minder wichtigen Bahnhöfen keine besondere Organisation für die Zu- und Abfuhr der Güter besteht. Für den Regiedienst stehen im ganzen 2 030 Pferde und in den 6 grössten Bahnhöfen allein 1 400 Männer und jugendliche Arbeiter in Verwendung. Die Studie des Berichterstatters schliesst mit nachstehenden, gewiss beachtenswerthen Folgerungen:

„Die Abholung und Zustellung der Stückgüter von und zu den Industriemittelpunkten ist von den Eisenbahnen zu besorgen; die Gebühren hierfür sind in die Tarife einzubeziehen. Auf diese Weise wird die Güterverladung erleichtert; die Ablieferung der Güter kann früher erfolgen und die Abholung derselben von den Aufgebern kann auch noch zu einer späteren Zeit bewerkstelligt werden, als wenn die letzteren selbst die Güter von den Bahnhöfen abholen oder dahin führen müssen. Die Aufgeber und Empfänger geniessen zugleich den grossen Vortheil, im vorhinein vollkommen genau die gesammten Beförderungskosten von Haus zu Haus zu erfahren. Die Eisenbahnen können überdies ihre Waarenschuppen und die dem Strassenfuhrwerke vorbehaltenen Plätze am besten ausnutzen und einen Betrieb durchführen, der sich um so ökonomischer gestaltet, als die Güter unmittelbar nach ihrem Eintreffen mit dem Zuge sofort auf die Strassenwagen überladen und weggeschafft

werden können; ebenso besteht kein Hinderniss, die aus der Stadt kommenden Stückgüter ohne Verzug in die Eisenbahnwagen einzuladen. Ob die Abholung und Zustellung der Güter in Regie oder durch einen Unternehmer oder durch das Bahnpersonal und gemiethetes Fuhrwerk ausgeführt werden soll, bleibt im grossen ganzen eine interne Organisationsfrage; aber ich bin der entschiedenen Anschauung, dass die Eisenbahnverwaltungen diesen Dienst überall dort selbst übernehmen sollen, wo die Grösse des Verkehrs einen Fuhrwerkstransport überhaupt rechtfertigt, weil die Arbeit besser eingetheilt und überwacht und eine grössere Wirthschaftlichkeit im Betriebe erzielt werden kann."

Im Anschluss an diese Darlegungen gab S. H. Gardner (Newyork, Newhaven and Hartford Railway) ausführliche Mittheilungen über die in Amerika festgehaltene Methode. Die Gewohnheiten in diesem Lande widerstreben ganz und gar dem Regiesystem. Die Güterspediteure besitzen ohne Ausnahme ihre eigenen Frachtwagen und beheben für jedes Gut eine Transporttaxe, welche ausreicht, den Wagen zu zahlen, selbst wenn das Gut allein zu befördern wäre. Die grossen Geschäftsfirmen würden sich nicht leicht dazu verstehen, die hieraus resultirende Einnahmequelle zu opfern und zwar um so weniger, als diese Taxe gleichsam als gesetzlich betrachtet wird und in den gesammten Vereinigten Staaten durch die Handelswelt anerkannt worden ist. „Generalspediteure", welche Güter für den Transport mit Güterzügen sammeln und den Bahnen zuführen, bestehen nicht. Die „Expressgesellschaften", die mehr oder weniger eine analoge Rolle spielen, befassen sich nur mit jenen Stückgütern, welche rasch befördert werden sollen und daher auch ausnahmslos mit den Personenzügen zur Beförderung gelangen. Ein Versuch, das Englische System, dessen Vorzüge nicht bestritten werden können, in Amerika einzuführen, würde — nach Gardner's Ansicht — der Gesellschaft, die ihn wagt, theuer zu stehen kommen. Die Sitten und Gebräuche der Bevölkerung, die besonderen Konkurrenzverhältnisse bei den Eisenbahngesellschaften und die grossen Schwierigkeiten, welche eine den Bahnen feindlich gesonnene Gesetzgebung — die überdies in den verschiedenen, von den Bahnen durchzogenen Ländern selbst wieder ganz verschieden ist — einem solchen Schritte entgegenstellen würde, sind Faktoren, die es rathsam erscheinen lassen, an dem Bestehenden absolut nicht zu rütteln.

Bezüglich der Verhältnisse in Frankreich theilt Picard mit, dass die Eisenbahnverwaltungen sich durchaus nicht mit der Zustellung der Massengüter, wie Holz, Kohlen usw. befassen, sondern nur mit jener der Stückgüter. Man ist schon seit langer Zeit zu der Erkenntniss gelangt, dass in der Anwesenheit fremder Personen in den Bahnhöfen ein grosser Uebelstand liegt; aber die Reglements gestatten hiergegen kein anderes Hilfsmittel, als einen wohlorganisirten Regiedienst. Die Verwaltungen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der West- und der Orléansbahn bedienten sich früher besonderer Unternehmer; heute besorgen sie den fraglichen Dienst mit eigenem Fuhrwerke und decken vollständig ihre Ausgaben.

Nachdem auch noch andere Delegirte ihre Erfahrungen mitgetheilt hatten, fasste die Sektion folgende Beschlüsse:

„Die Zufuhr der Güter zu den Bahnhöfen und die Zustellung derselben ins Haus bedeutet bei guter, zweckmässiger, die rasche Durchführung der Arbeiten ermöglichender Organisation eines der wichtigsten Elemente einer guten Betriebsweise. Wenn es zutreffend ist zu sagen, dass die Beschleunigung des Güterverkehrs eine bessere Ausnutzung des rollenden Materials und der Güterbahnhöfe zur Folge hat, so kann man ebenso zutreffend behaupten, dass ein wohlorganisirter Zustellungsdienst, der seitens der Eisenbahnverwaltungen gut überwacht oder besser noch selbst geleitet wird, ähnliche und zum mindesten ebenso zufriedenstellende Ergebnisse liefern wird. Die Sektion anerkennt — insoweit verschiedene Güter, Stückgüter in Betracht kommen — als bestes System der Güterabholung und Güterzustellung in grossen Städten jenes der Durchführung dieser Aufgabe in Regie. Für Städte zweiten Ranges ist jenes System der Uebergabe des Dienstes an Unternehmer zu wählen, das den lokalen Verhältnissen am besten entspricht. Es ist allerdings selbstverständlich, dass der freie Zutritt in die Güterbahnhöfe den privaten Unternehmungen niemals untersagt werden kann, aber die gute Abwickelung des Dienstes in Regie und in den über das Weichbild der Stadt vertheilten Hilfsbüreaus würde den grossen Vortheil haben, allen Anforderungen des Dienstes vollauf zu genügen und dem Publikum alle nothwendigen und möglichen Erleichterungen zu bieten."

Diese Resolution, welche sich durch eine, den Beschlüssen des Kongresses sonst nicht immer eigene Entschiedenheit auszeichnet, wurde auch in der Vollsitzung des Kongresses ohne Debatte angenommen.

Mit der eben erörterten Frage waren die Aufgaben der dritten Sektion, welche unter dem Vorsitze des Ingenieurs S. Kerbedz, Präsidenten der Wladikawkaser Eisenbahn, tagte, erschöpft. Während dieselbe einerseits gemeinsam mit der zweiten Sektion über die Konstruktion der Schnellzugwagen berathen hatte, oblag es ihr andererseits noch, mit der vierten Sektion die Frage des 24 Stundentages in Erörterung zu ziehen, worüber wir auch bei dem einschlägigen Berichte über die Berathungen der vierten Sektion Mittheilung machen werden.

(Fortsetzung folgt.)

Die Wohlfahrtseinrichtungen der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Angesichts der vor kurzem in Hamburg erfolgten Gründung einer centralisirten Gewerkschaft der Eisenbahner durch ganz Deutschland — eine Schöpfung, die nach der Meinung der Wortführer dereinst bei Riesenstrikes oder bei dem Ausbruch eines Krieges die Entscheidung geben soll — halten wir es mit Rücksicht auf die auch an verschiedenen anderen Orten erfolgten ähnlichen Kundgebungen für nothwendig, von neuem auf die Wohlfahrtseinrichtungen hinzuweisen, welche die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung und, wie wir glauben, in ähnlicher Weise auch die Mehrzahl der übrigen Deutschen Eisenbahnen getroffen hat.

Nach dem, dem Landtage zugegangenen Bericht über die Ergebnisse des Betriebes im Etatsjahre 1895/96 betrug die Gesammtzahl der in sämmtlichen Dienstzweigen beschäftigten Beamten 107 734 oder 3,99 auf 1 km mittlerer Betriebslänge, und die Gesammtzahl der beschäftigten Arbeiter 179 428 oder 6,64 auf 1 km mittlerer Betriebslänge, im ganzen also 287 162 Beamte und Arbeiter, mithin nur wenig unter der Hälfte der Etatsstärke des gesammten Deutschen Heeres. Die Wohlfahrtseinrichtungen betreffen in erster Reihe die Beschaffung von Wohnungen für Beamte und Arbeiter, von welchen bereits 28 400 vorhanden, und ausserdem 458 aus den Mitteln zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern in der Ausführung begriffen sind. Abgesehen hiervon haben auch die auf Anregung der Staatseisenbahn-Verwaltung gebildeten und von derselben durch geringverzinsliche Darlehen unterstützten Baugenossenschaften zur Milderung des Mangels an billigen und gesunden Wohnungen nicht unwesentlich beigetragen, indem von diesen Genossenschaften 281 Häuser mit 1 254 Wohnungen fertiggestellt, und der Bau von 50 Häusern in Angriff genommen ist. Ausser der freien ärztlichen Behandlung, welche sich durch 1 577 Bahnärzte auf 90 000 Personen erstreckte und der Anlage von Badeanstalten, von welchen bereits 271 vorhanden sind, darf als eine besonders nachahmungswerthe Einrichtung die Gewährung von Belohnungen im Betrage von 30 bezw. 60 und 100 ℳ. an Arbeiter bei 25 bezw. 35 und 50 Jahre ununterbrochener Beschäftigung hervorgehoben werden. Die im verflossenen Etatsjahre gezahlten Belohnungen im Betrage von 65 140 ℳ. und zwar an

1 602	Arbeiter für	25 jährige	Dienstzeit,
268	„ „	35 „	„
11	„ „	50 „	„

zusammen 1 881 Arbeiter geben zugleich einen hocherfreulichen Beweis von der günstigen Lage der bei der Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigten Arbeiter.

Von noch grösserer Bedeutung sind indessen die nachstehenden Wohlfahrtseinrichtungen:

die Beamtenpensionskasse, deren statutenmässige Zahlungen sich im Etatsjahre auf 10 370 160 M. beliefen;

die Arbeiterkrankenkasse, welche bei 196 075 Mitgliedern — davon 2 629 weibliche — eine Jahresausgabe von 4 791 357 M. hatte;

die Arbeiterpensionskasse, welche nicht allein alle Aufgaben einer nach dem Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetze errichteten Versicherungsanstalt erfüllen, sondern auch eine über das Reichsgesetz hinausgehende Fürsorge für die Hilfsbediensteten und ständigen Arbeiter und deren Hinterbliebenen bezwecken soll, und eine Ausgabe von 1 268 107 M. hatte;

sowie endlich die Unfallversicherung mit einer Jahresausgabe von 2 432 500 M.

Ausser diesen in jeder Beziehung Fürsorge treffenden Wohlfahrtseinrichtungen darf ferner nicht ausser Acht gelassen werden, dass, neben der Gewährung ausreichender Lohnsätze, die Arbeiter noch den grossen Vortheil haben, bei zufriedenstellender Leistung jahraus jahrein beschäftigt zu werden und bei entsprechender Schulbildung auch in das Beamtenverhältniss als Bahn- und Weichenwärter usw. überzutreten.

Wenn Kaiser Wilhem I. durch die Botschaft vom 17. November 1881 der Ueberzeugung Ausdruck gab, dass die Heilung der sozialen Schäden nicht ausschliesslich im Wege der Repression sozialdemokratischer Ausschreitungen, sondern gleichmässig auf dem Wege der positiven Förderung des Wohles der Arbeiter zu suchen sein werde, so wird man der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung das Zeugniss nicht versagen können, dass durch die getroffenen Wohlfahrtseinrichtungen die positive Förderung des Wohles der Arbeiter in weitgehendem Maasse erfolgt ist, und dass daher die Lage der bei den Deutschen, insbesondere bei den Preussischen Staatsbahnen beschäftigten Arbeiter in keiner Beziehung eine begründete Veranlassung zu einer Agitation gegen die Eisenbahnen bietet.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Pfälzische Eisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die an der unteren Glanthalbahn zwischen Lauterecken Station und Medard gelegene Haltestelle Lauterecken für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Kleinviehverkehr (in einzelnen Stücken) eröffnet worden.

Bezeichnung von Stationen. Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Der an der Strecke Jagstfeld-Osterburken gelegene Haltepunkt Herbolzheim hat zur Unterscheidung von der gleichnamigen Badischen Station Herbolzheim der Strecke Freiburg-Dinglingen die Bezeichnung Herbolzheim an der Jagst erhalten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 703 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 25. v. Mts.).

Nr. 792 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die Regelung der Verhältnisse der Vereinszeitung (abgesandt am 27. v. Mts.).

Nr. 794 vom 26. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 26. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Reichstage.

In der Sitzung vom 24. Februar d. J. wurde die zweite Berathung des Etats des Reichs-Eisenbahnamts erledigt.

Hierzu lag ein Antrag der Abgg. Dr. Pachnicke und Genossen vor:

„Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, dahin zu wirken:

1. dass unter thunlichster Ermässigung der Tarifsätze eine Vereinfachung des Tarifsystems für den Personenverkehr stattfindet;
2. dass unter Aufhebung des Freigepäcks eine Ermässigung und Vereinfachung des Gepäcktarifs eintritt."

Nach Begründung der Resolution durch den Antragsteller führte der Präsident des Reichs-Eisenbahnamtes Dr. Schulz nach Angabe des R.-Anz. aus: Schon 1890/91 wurden zwischen den Bundesregierungen Verhandlungen über eine Reform der Personentarife gepflogen; die Reform musste wegen der damaligen ungünstigen Finanzlage zurückgestellt werden. Wir glauben, dass Ermässigungen im Güterverkehr dringender sind als im Personenverkehr; Frachtermässigungen im Interesse unserer Produktion werden von der Landwirthschaft und Industrie mit Recht gefordert, und die einzelnen Eisenbahnverwaltungen, in erster Linie die Preussische, haben auch Tarifermässigungen vorgenommen. In Bezug auf die Ermässigungen für den Personenverkehr werden die Meinungen kaum übereinstimmen. Der Vorredner sprach über die erschreckend hohen Sätze, die wir im Personenverkehr in Deutschland haben; wir sind Jahre hindurch stolz darauf gewesen, für die unbemittelten Volksklassen die billigsten Sätze zu haben, die überhaupt existirten. Diese Zahlen sind erst neuerdings von anderen Staaten überholt worden. Der Personenverkehr der Deutschen Eisenbahnen hat sich auch bei den bisherigen Tarifsätzen erheblich gesteigert. Von 1880/81 bis 1895/96 ist die Zahl der Tonnenkilometer auf den Deutschen Eisenbahnen im ganzen um 97 %, (im Personenverkehr um 115 %) gestiegen. Dieser Zuwachs ist um so bemerkenswerther, als die Vergrösserung des Deutschen Eisenbahnnetzes seit einer Reihe von Jahren hauptsächlich in den Nebenbahnen sich vollzogen hat. Die Zahl der Eisenbahnfahrten ist seit 1884/85 von 6 auf 11 auf jeden Einwohner gestiegen. Aus diesen Zahlen kann man nicht die Nothwendigkeit herleiten, ex professo Ermässigungen im Personenverkehr einzuführen. Ich will aber gern anerkennen, dass die Buntscheckigkeit in den Tarifsätzen ein wenig erfreuliches Bild bietet. Es wäre erwünscht, in dieser Beziehung bald Wandel zu schaffen. Eine Besserung könnte aber nicht stattfinden, ohne gleichzeitig Tarifermässigungen vorzunehmen, und durch diese finanzielle Seite der Sache wird die Sache wesentlich erschwert. Es ist an sich schon schwierig, in den Tarifeinrichtungen für den Personenverkehr in Deutschland eine Uebereinstimmung herbeizuführen. Die Meinungen gehen da sehr auseinander. Es heisst hier: so viel Köpfe, so viel Sinne. Die Hauptschwierigkeit liegt darin, dass Süddeutschland die IV. Wagenklasse nicht kennt und kein Freigepäck gibt. Ueber eine Vereinfachung des Gepäcktarifs liesse sich vielleicht eine Uebereinstimmung erzielen, aber die IV. Wagenklasse werden die Süddeutschen Verwaltungen schwerlich annehmen. In Preussen haben aber im letzten Jahre nicht weniger als 36 % aller Reisenden sich der IV. Wagenklasse bedient, in Sachsen 21 %. Der frühere Minister v. Maybach hatte in Aussicht genommen, den Einheitssatz der IV. Klasse auf die III. zu übertragen. Das würde aber für die Preussischen Staatsbahnen allein einen Einnahmeausfall von rund 35 Millionen bedeutet haben. Ich nehme an, dass die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung den gegenwärtigen Zeitpunkt zu einer Wiederaufnahme der Reform nicht für geeignet hält. Es scheint mir also von dem Antrag kein günstiger Erfolg zu erwarten zu sein.

Zu dem Antrag Pachnicke war ein Zusatzantrag des Abg. Roesicke eingegangen, dahingehend

3. dass unter Berücksichtigung der durch die Gütertarife der Nachbarländer geschaffenen Konkurrenzverhältnisse eine Reform der Preussischen Gütertarife erfolgt, welche sich den Selbstkosten der Eisenbahnen mehr als bisher nähert.

Der Antrag Pachnicke wurde schliesslich gegen die Stimmen der Konservativen sowie eines Theils des Centrums und der Nationalliberalen und der Zusatzantrag Roesicke gegen die Stimmen des Centrums und einiger Konservativen angenommen.

Gegen den Antrag Pachnicke hatte sich ausser dem Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamtes der Abg. von Stumm ausgesprochen, dem auch Graf Udo zu Stolberg-Wernigerode beipflichtete. Den Ausführungen des Abg. von Stumm traten die Abgg. Roesicke, Fischbeck und Stolle entgegen.

Die zweite Berathung des Etats für die Verwaltung der Reichseisenbahnen für 1897/98 (vergl. Nr. 91 S. 825 Jahrg. 1896 d. Ztg.) wurde in der Sitzung vom 26. Februar d. J. beendet.

Von den einmaligen Ausgaben beantragt die Kommission die Summe von 1 000 000 M. zum Bau einer zweigeleisigen, vollspurigen Hauptbahn von Busendorf nach Dillingen zu streichen.

Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen:

Auch die Budgetkommission ist darüber nicht zweifelhaft gewesen, dass die Herstellung dieser Verbindung für die wirthschaftlichen Interessen sowohl der Reichslande als auch der betreffenden Theile der Preussischen Monarchie von hohem Nutzen sein würde. Es kann auch darüber kein Zweifel bestehen, dass diese Verbindung für das Reich auch vom militärischen Standpunkt aus ihre hohe Bedeutung hat. Inzwischen ist durch Verhandlungen mit der Dillinger Hütte festgestellt worden, dass dieselbe bereit ist, ihren **Zuschuss von 40 000 M.**

auf 100000 ℳ. zu erhöhen. Die verbündeten Regierungen legen einen sehr hohen Werth auf das Zustandekommen dieser Verbindung und haben den dringenden Wunsch, dass das hohe Haus den Vertretern der Regierungen durch Zurückweisung dieses Titels an die Kommission die Gelegenheit geben möge, die Gründe in der Kommission noch einmal eingehend darzulegen, welche dafür sprechen, mit dem Bau dieser Bahn sobald als möglich zu beginnen.

Das Haus beschliesst demgemäss.

Aus dem Württembergischen Landtage.

Die volkswirthschaftliche Kommission der Kammer der Abgeordneten hat über 21 Eingaben, betreffend den Neubau von Hauptbahnen und Nebenbahnen und andere Eisenbahnwünsche, Bericht erstattet. Sie beantragt die Petitionen um den Bau von Nebenbahnen auf den Strecken Blaufelden-Langenburg, Baiersbronn-Freudenstadt, Biberach-Ochsenhausen, Aalen-Neresheim, Böblingen-Renningen, Kirchheim u/T.-Oberlenningen, Welzheim-Schorndorf, Bretten-Derdingen, Güglingen-Zaberfeld, Amstetten-Gerstetten-Herbrechtingen und um den Bau einer Stichbahn nach Laichingen der Königlichen Regierung zur Berücksichtigung zu empfehlen. Weiter wird beantragt die Königliche Regierung zu ersuchen, bezüglich der Reihenfolge des Baues der angeführten 11 Bahnen nach Abschluss der anzustellenden Erhebungen der Ständeversammlung Vorschläge zu machen, die Subventionirung einer mit Privatkapital zu bauenden Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach für die nächsten Jahre in Aussicht zu nehmen, den Ankauf der Kirchheimer Privatbahn seitens des Staats einzuleiten und das Gesuch des Ermsthalbahnkomitees um Verstaatlichung der Ermsthalbahn der Königlichen Regierung zur Berücksichtigung zu übergeben. Die Kommission erachtet den Zeitpunkt für gekommen ein lebhafteres Tempo im Lokalbahnbau einzuschlagen und die der Wohlthat dieses Verkehrsmittels noch entbehrenden Landestheile, soweit es irgend thunlich erscheint, mit Bahnen zu versorgen. Es wird die Aufstellung eines Arbeitsprogramms, wenigstens für eine Reihe von Jahren, zum Zweck eines rationellen und stetigen Vorgehens im Lokalbahnbau gewünscht. Der Standpunkt, welchen die Königliche Regierung bislang als Regel aufgestellt habe, dass nämlich nur insoweit mit dem Bau von Lokalbahnen vorzugehen sei, als Restmittel und Mittel der laufenden Verwaltung vorhanden sind, um einen etwaigen Abmangel in der Verzinsung der Bahnen decken zu können, werde, wenn ein lebhafteres Tempo im Bau eintreten soll, nicht als leitend beibehalten werden können. Neben der Verwendung solcher Mittel werden auch andere Deckungsmittel gesucht und von den Ständen bewilligt werden müssen. Die Prüfung der Priorität einzelner Bahnen werde in erster Linie Sache der Königlichen Regierung sein. Die Höhe des etwa zu erzielenden Reingewinns könne für die Beurtheilung des Werths einer Nebenbahn nicht allein entscheidend sein. Mindestens ebenso wichtig sei der wirthschaftliche Werth, den die betreffenden Bahnen für ihr Verkehrsgebiet haben werden. Landestheile, welche seit mehr als Menschenalter- zwar an den staatlichen Lasten für das Staatsbahnnetz steuerlich mitzutragen haben, dagegen an den unmittelbaren Vortheilen der Eisenbahn nicht oder nur wenig partizipiren können — eisenbahnarme Bezirke — sollten eine gewisse Priorität erhalten gegenüber von solchen Landestheilen, welche zwar durch Eisenbahnen erschlossen, jedoch nicht unmittelbar an solchen gelegen sind, und welche dementsprechend von den gewünschten Lokalbahnen nur ein weiteres Nähertreten an das Eisenbahnnetz und weitergehende Verkehrserleichterung erhoffen. Auch noch andere Momente seien zu berücksichtigen: so z. B. die Einwirkungen, welche der Bau einer Bahn auf die allgemein wirthschaftlichen und industriellen, und damit auch auf die Verbesserung der Einkommensverhältnisse der betreffenden Gegend zur Folge habe. Mit dieser Verbesserung stehe im engsten Zusammenhang eine Steigerung des Werths von Grund und Boden, Gebäuden usw. in den von der Bahn durchzogenen Gegenden und damit eine Vermehrung des Nationalvermögens.

Als selbstverständlich müsste bezüglich der Leistungen der Interessenten auch künftig zu beanspruchen sein, dass bei allen Lokalbahnbauten mindestens Grund und Boden kostenfrei gestellt wird.

Württemberg: Hauptfinanzetat für 1897/99.

Dem ständischen Ausschuss ist ein Nachtrag zu dem Entwurf des Finanzgesetzes für 1897/99 zugegangen. Nach demselben sollen aus dem Vermögen der Restverwaltung zu ausserordentlichen Staatsausgaben bestimmt werden für Zwecke der Eisenbahnverwaltung und zwar, vorbehaltlich der näheren Bestimmung in späteren Gesetzen, für den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1897/99 2000000 ℳ., für einen Staatsbeitrag zum Bau einer schmalspurigen Nebeneisenbahn von Karlsruhe nach Herrenalb 34776 ℳ., für einen Staatsbeitrag an die Stadtgemeinde Tettnang zu den Kosten des Baues der elektrischen Bahn von Meckenbeuren nach Tettnang 15000 ℳ.

Deutsche Eisenbahntarif-Kommission.

In der am 17. Februar d. J. abgehaltenen Sitzung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten wurde 1. dem Antrag der Aktiengesellschaft Union, Augsburg, billigere Tarifirung des Artikels „Schuhwichse" betreffend, zugestimmt; 2. der Antrag Emil Heinicke-Gera, Verweisung von Wagenfett nach Spezialtarif III, abgelehnt; 3. der Antrag der Firma A. & R. Poeppig-Neustadt a/Orla, betreffend Versetzung von Schwefelsäure zur Herstellung von Düngemitteln nach Spezialtarif III, vorläufig vertagt, weil der Gegenstand die nächste Sitzung der Tarifkommission beschäftigen wird. Dem Antrage des Vereins zur Wahrung der Interessen des Viehhandels wurde nach den vom Bayerischen Landwirthschaftsrathe gemachten Vorschlägen zugestimmt.

Aus den Verhandlungen der gemeinschaftlichen Sitzung der Eisenbahntarif-Kommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten ist folgendes hervorzuheben:

I. Gewichtsfeststellung von Wagenladungsgütern. Der Antrag des Vereins Ostdeutscher Holzhändler und Holzindustrieller (vergl. Nr. 12 S. 103 d. Ztg.) wurde einstimmig abgelehnt, dagegen fanden die von der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau als Referentin gestellten, gleichfalls in Nr. 12 d. Ztg. mitgetheilten Anträge sowohl von Seiten der Tarifkommission, als vom Verkehrsausschuss einstimmig Annahme.

II. Ergänzung der §§ 6 und 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Gewichtsabrundung usw. bei Berechnung von Stückgut- und Wagenladungsfracht für eine Frachtbriefsendung). Dem von der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen gestellten Antrag, in § 6 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs als 3. Punkt aufzunehmen: „Wird für eine Frachtbriefsendung Stückgut- und Wagenladungsfracht in Einzelberechnung erhoben (vergl. § 11), so sind zur Berechnung der Stückgutfracht ebenfalls 10 kg als Mindestgewicht anzunehmen", sowie als 2. Absatz von § 11: „Hierbei finden auf den als Stückgut verrechneten Theil der Sendung die Bestimmungen für Wagenladungen Anwendung" wurde von der Tarifkommission und dem Verkehrsausschuss zugestimmt.

III. Aufnahme von Mehl und Mühlenfabrikaten in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter. Der Gegenstand wurde von der Tagesordnung abgesetzt.

IV. Frachtermässigung für Wein durch Aufnahme in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und in den Spezialtarif I. Der 14. Deutsche Weinbaukongress zu Neustadt a/H. unterbreitete dem Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag: 1. Wein in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und in den Spezialtarif I aufzunehmen; 2. Wein für gewisse Sommer- und Wintermonate gleich dem Obst, den Fischen u. dergl. zu den gewöhnlichen Frachtsätzen als Eilgut zu befördern. Der letzte Theilantrag wurde dem Unterausschuss zur Vorberathung eines ermässigten Eilguttarifs überwiesen; der erste Theil des Antrags indess nach dem Antrage der referirenden Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen vom Verkehrsausschuss mit 6 gegen 3 und von Seiten der Tarifkommission einstimmig abgelehnt. (Bei Annahme des Antrags würde sich für die Deutschen Eisenbahnen ein Einnahmeausfall von beiläufig 1 Million Mark ergeben.)

V. Tarifirung roher, grüner und gesalzener, sowie getrockneter Häute und Felle. Der Centralverein der Deutschen Lederindustrie ersuchte das Preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten dahin wirken zu wollen, dass die rohen, gesalzenen Häute aus der Allgemeinen Wagenladungsklasse in den Spezialtarif I versetzt werden. Der Gegenstand stand bereits auf der Tagesordnung der 54. gemeinschaftlichen Sitzung, wurde aber, da in derselben weitergehende Anträge eingelaufen waren, abgesetzt und einem hierfür gewählten Unterausschuss zur Vorberathung überwiesen. Dieser gelangte in seiner Sitzung vom 23. November 1896 zu dem Beschlusse, in den Spezialtarif I und in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter aufzunehmen: „Häute und Felle, rohe, grüne und gesalzene sowie getrocknete". Dieser Beschluss des Unterausschusses wurde sowohl von dem Verkehrsausschuss, als auch von seiten der Tarifkommission einstimmig gutgeheissen. (Die Möglichkeit, den vorstehenden Beschluss noch bis Ende März d. J. in Kraft treten zu lassen, ist nicht gegeben.)

VI. Versetzung von Retorten aus Chamotte oder Thon im Falle der Ausfuhr in den Spezialtarif III. Der von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau entgegen dem früher gefassten Beschlusse des Verkehrsausschusses und der Tarifkommission in der 55. gemeinschaftlichen Sitzung gestellte Antrag, Retorten aus Chamotte oder Thon, im Falle der Ausfuhr nach Spezialtarif III zu versetzen, wurde nunmehr vom Verkehrsausschuss und der Tarifkommission einstimmig angenommen.

VII. Herabsetzung der Gebühren für die Abstempelung der nicht für Rechnung von Eisenbahnen gedruckten Fracht-

briefe. Zu diesem Antrage der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin empfahl die referirende Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, die in Ziffer A, 8 (1) des Deutschen Nebengebührentarifs enthaltenen Sätze für die Abstempelung der nicht für Rechnung von Eisenbahnen gedruckten Formulare zu Frachtbriefen und statistischen Anmeldescheinen, sofern letztere nicht schon mit dem Stempel des Kaiserlichen Statistischen Amtes versehen sind, für je 100 Stück in folgender Weise abzuändern: a) für Deutsche Frachtbriefformulare und die erwähnten Anmeldescheine 10 ₰, b) für internationale Frachtbriefformulare 20 ₰. Dieser Antrag wurde vom Verkehrsausschuss und der Tarifkommission gutgeheissen.

Die nächste gemeinschaftliche Sitzung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten und der Eisenbahn-Tarifkommission findet am 18. Juni d. J. zu Neuhausen bei Schaffhausen statt.

Zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre.

Den auf der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886 zwischen dem Deutschen Reich, Frankreich, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre sind mit Zustimmung der Vertragsstaaten auch Dänemark, Luxemburg, Schweden und Norwegen beigetreten.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Hannover. Am 1. d. Mts. ist die an der Neubaustrecke Lage-Hameln belegene Haltestelle Dörentrup auch für den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen — unter Ausschluss von Sprengstoffen — eröffnet worden.

Verspätungen in dem Vierteljahr Oktober bis Dezember 1896.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Vierteljahr Oktober bis Dezember 1896 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf 42 grösseren Bahnen mit einer Gesammtlänge, Ende Dezember 1896, von 39 149 km (davon zweigeleisig 14 362 km) an fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung befördert: 74 722 Schnellzüge, 618 244 Personenzüge und 328 479 gemischte Züge.

Geleistet wurden im ganzen 50 219 344 Zugkm bezw. im Tagesdurchschnitt 545 862 Zugkm und auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahresdurchschnitt 1 283 Zugkm.

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 11 468 Züge (gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres — 1 750 Züge) und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 6 961 (— 649) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 4 507 (— 1 101). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 90 (— 27). Infolge der Verspätungen wurden 7 562 (— 326) Anschlüsse versäumt.

Nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Verspätungen nehmen die Königlichen Eisenbahndirektionen in Danzig, Königsberg i/Pr. und Essen a. d. Ruhr die ungünstigsten Stellen ein.

Wird nach der Anzahl der auf 1 Million Zugkilometer entfallenden Anschlussversäumnisse geordnet, so treten die Königlichen Eisenbahndirektionen in Essen, Elberfeld und Frankfurt a/M. an die ungünstigsten Stellen.

Niederwaldbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1896 betrug die Gesammteinnahme 116 492 ℳ gegen 139 027 ℳ im Vorjahre. Die Ausgaben bezifferten sich auf 55 160 ℳ oder 47 % der Einnahmen und sind gegen das Vorjahr um 2 871 ℳ zurückgegangen. Der Reingewinn beträgt 34 092 (52 297) ℳ, von welchem die Vertheilung einer Dividende von 1,75 (2,50) % in Vorschlag gebracht wird. Wesentlich unterstützt wurde, wie bereits in 1895, so auch im verflossenen Jahre der Verkehr auf der Assmannshäuser Linie durch das Bestehen der Lokal-Dampfschifffahrt zwischen Rüdesheim-Bingen-Assmannshausen und zurück. Diese Schifffahrtsverbindung hat sich nicht nur für den Lokal-, sondern auch für den übrigen Verkehr nunmehr als wirkliches Bedürfniss erwiesen.

Vorgebirgsbahn Köln-Bonn.

Die seit Jahren schwebenden Verhandlungen über den Bau der Vorgebirgsbahn Köln-Bonn scheinen nunmehr einer glücklichen Lösung entgegen zu gehen. Eine Hauptschwierigkeit erhob sich wegen Einführung der Bahn, und zwar in Hinsicht auf die jetzt an manchen Stellen noch nicht genügende Breite verschiedener Strassen und den starken Verkehr. Die entscheidenden Behörden haben nun neuerdings die dieserhalb erhobenen Bedenken aufgegeben, und so steht demnach die Ausführung der Vorgebirgsbahn Köln-Bonn bis zum Heumarkt bald zu erwarten.

Das Projekt der Herstellung einer Kleinbahnverbindung von Brühl nach Wesseling-Godorf an den Rhein dürfte bald zur Ausführung gelangen. Der Aktiengesellschaft der Vorgebirgsbahn Köln-Bonn ist die Genehmigung zur Herstellung und zum Betriebe einer Kleinbahn von Brühl (Uebergabe-Bahnhof Vochem) nach Wesseling-Godorf (mit Anschluss der Zuckerfabrik Brühl) für die Beförderung von Personen und Gütern mittelst Dampfkraft auf 50 Jahre ertheilt worden. Die Kosten des Baukapitals belaufen sich auf 1 407 000 ℳ. Mit dem Bau soll baldmöglichst begonnen und die Vollendung, einschliesslich der am Rhein auszuführenden Hafenanlagen und Ueberladevorrichtungen so gefördert werden, dass die Inbetriebnahme der Bahn spätestens nach Ablauf von 18 Monaten nach der Planfeststellung erfolgen kann.

Vertragsentwurf, betreffend die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Berliner Strassenbahnen.

Der Stadtverordnetenversammlung ist vom Magistrat der Vertragsentwurf über die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien der Grossen Berliner und Neuen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft zugegangen. Wir beschränken uns darauf, aus der den Vertragsentwurf sehr eingehend erläuternden Magistratsvorlage diejenigen Ausführungen wiederzugeben, welche von allgemeinem Interesse sind.

Bezüglich des für die Umwandlung zu wählenden Betriebssystems hat, wie früher bereits mitgetheilt, folgende Bestimmung in den Vertragsentwurf Aufnahme gefunden: „Als Betriebssystem ist im allgemeinen die oberirdische Stromzuleitung anzuwenden. An Stelle derselben muss dort, wo es vom Magistrat verlangt wird, auch gemischtes System mit Akkumulatoren ausgeführt werden."

Der Umfang der Akkumulatorenstrecken, auf denen jede Zuleitung des elektrischen Stromes vermieden wird, ist aus einem zum Vertragsentwurfe gehörigen Plane ersichtlich. Nach diesem Plane, mit dem sich die Vertreter der Pferdebahngesellschaften im wesentlichen einverstanden erklärt haben, soll die oberirdische Stromzuführung auf den verkehrsreichen Strassen und Plätzen (wie Potsdamer Strasse, Potzdamer Platz, Königgrätzer Strasse, Lindenstrasse, Belle-Alianceplatz, Charlottenstrasse, Französische Strasse, Jerusalemer Strasse, Lützowstrasse) theils in ganzer Ausdehnung, theils streckenweise ausgeschlossen sein. Der Magistrat bemerkt in seiner Vorlage, dass es allerdings wünschenswerth gewesen wäre, noch manche anderen verkehrsreichen Strassen und Plätze (wie namentlich die Getraudtenstrasse, den Spittelmarkt und Molkenmarkt, den Alexander- und Lützowplatz, die Königstrasse von Spandauer Strasse bis Alexanderplatz, die Friedrichstrasse zwischen Oranienburger Thor und Weidendamm) von der Oberleitung befreit zu sehen. Diese kurzen Strassenzüge und Plätze würden aber von Betriebslinien berührt, die zum grössten Theil, manche bis weit zu den Vororten hinaus, sogen. Aussenstrecken befahren. Man würde also, um jene Strecke im Centrum der Stadt mit Akkumulatoren betreiben zu können, die todte Last der ausserordentlich schweren Akkumulatoren auf dem weitaus grössten Theile der Betriebslinie unnütz mit fortbewegen müssen. Damit wäre eine unverhältnissmässig hohe Steigerung der Betriebskosten auch auf diesen weitaus überwiegenden Aussenstrecken verbunden. Von einem solchen Verlangen sei deshalb, als nicht in der Billigkeit liegend, Abstand genommen worden.

Aus den Ausführungen des Magistrats, welche sich auf die seinerseits geforderte Gewinnbetheiligung der Stadtgemeinde am Reingewinn beziehen, heben wir hervor, dass der Magistrat die Hoffnung hegt, dass die Gesellschaften den bisher gezeigten Widerstand gegen diese Forderung der Gewinnbetheiligung aufgeben werden, sobald erhellt, dass die beiden städtischen Körperschaften gewillt sind, dieses Verlangen aufrecht zu erhalten; die von den Gesellschaften gegen eine Gewinnbetheiligung der Stadtgemeinde vorgebrachten Gründe seien für ihn — den Magistrat — nicht überzeugend gewesen.

Die sonstigen Bestimmungen des Vertragsentwurfs (wie 10 ₰-Tarif, Beibehaltung der Abonnements und Arbeiter-Frühwagen), die einer näheren Erläuterung nicht bedürfen, haben wir bereits bei früheren Gelegenheiten mitgetheilt.

In der Sitzung der Berliner Stadtverordneten vom 25. Februar d. J. wurde die vorstehend bezeichnete Vorlage wegen ihrer Wichtigkeit an die Spitze der Berathung gestellt. Zu der Magistratsvorlage lagen eine Reihe von Petitionen und ein Antrag auf Niedersetzung eines Ausschusses vor. Die Debatte eröffnete der Stadtverordnete Singer, dessen Ausführungen darin gipfelten, dass in erster Linie die Uebernahme des Betriebs in den Besitz der Stadt seinen Fraktionsgenossen als das Wünschenswertheste erscheine, er erkenne aber an, dass man über bestehende Verträge nicht hinweggehen könne. Der Redner liess zum Schluss durchblicken, dass seine Fraktion für einen Vertrag stimmen würde, in welchem

die Fürsorge für die Angestellten zum Ausdruck komme. An der weiteren Debatte betheiligten sich der Stadtverordnete Jacobi, welcher erklärte, die Pferdebahngesellschaft sei nicht abgeneigt, billigen Anforderungen zu entsprechen, ferner die Stadtverordneten Rosenow und Dinse, welche die Forderung der Mitbenutzung der Geleise durch andere Gesellschaften über die bisher geltenden 400 m hinaus betonten, und der Stadtverordnete Hugo Sachs, welcher mit Entschiedenheit dafür eintrat, dass der Stadt die Möglichkeit geboten werde, einen Einfluss nicht nur auf den Personentarif, sondern auch auf den Gütertarif zu erhalten und auch mit Konkurrenzgesellschaften in Verbindung zu treten. Hierauf wurde die Debatte durch Annahme eines Schlussantrags beendet und die Magistratsvorlage einem Ausschuss von 15 Mitgliedern zur Berathung überwiesen.

Kleinbahnprojekte.

Der Provinzialausschuss von Schlesien hat in seiner letzten Sitzung die Benutzung der Provinzialchausseen zum Bau einer eingeleisigen elektrischen Strassenbahn von Waldenburg nach Altwasser und Dittersbach genehmigt. Der Bau soll in Kürze begonnen werden.

Der Bau der vollspurigen Kleinbahn vom Bahnhof Friedeberg nach der 7 km entfernten Stadt Friedeberg, der dem Bauunternehmer Balke in Berlin übertragen worden ist, soll demnächst in Angriff genommen und der Betrieb am 1. Oktober d. J. eröffnet werden.

Strassenbahnen.

Berlin - Charlottenburger Strassenbahn. Der Generalversammlung wird in Vorschlag gebracht, für das Jahr 1896 nach reichlichen Abschreibungen eine Dividende von 5 % (gegen 3 % im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen.

Casseler Stadteisenbahn. Die unter dem Namen Stadteisenbahn betriebene Pferdebahn ist am 17. Februar d. J. in den Besitz der Firma Siemens & Halske übergegangen. Die Firma beabsichtigt, den Ausbau der Linien auszudehnen und den elektrischen Betrieb einzuführen.

Döbelner Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1896 zusammen 196 292 Personen befördert. Der Ueberschuss beziffert sich auf 4 270 ℳ, von welchem eine Dividende von 3,5 % zur Vertheilung gelangt.

Dresdener Strassenbahn. Auf der Tagesordnung der auf den 20. d. Mts. einberufenen Generalversammlung stehen neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen die Beschlussfassung über die Erhöhung des Aktienkapitals um 1 350 000 ℳ sowie ein Antrag auf Abänderung der Satzungen.

Die Dürener Dampfstrassenbahn hat einen günstigen Geschäftsabschluss für das Jahr 1896 zu verzeichnen. Im Güterverkehr wurden 4 085 Doppelwagen mit einer Einnahme von 35 644 ℳ befördert, während die beförderten 98 990 Personen eine Einnahme von 10 520 ℳ brachten. Der Reingewinn beziffert sich nach erheblichen Abschreibungen auf 11 600 ℳ, von dem eine Dividende von 4 % zur Vertheilung gelangt.

Leipziger elektrische Strassenbahn. Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der für den 20. d. Mts. anberaumten ordentlichen Generalversammlung vorzuschlagen, dass den Aktionären für das erste, den Zeitraum vom 3. April 1895 bis 31. Dezember 1896 umfassende Geschäftsjahr eine Dividende von 70 ℳ für die Aktie gewährt werde. In dieser Dividende sind diejenigen Bauzinsen inbegriffen, die der Gesellschaftsvertrag für die Zeit bis zur Eröffnung des vollen Betriebs vorschreibt.

Stettiner Strassenbahn. Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung für das verflossene Geschäftsjahr die Vertheilung einer Dividende von 3,5 % (gegen 3 % im Vorjahre) vorzuschlagen.

Würzburger Strassenbahn. Durch Allerhöchste Entschliessung vom 28. Januar d. J. wurde die Uebertragung des Würzburger Strassenbahn - Unternehmens auf die Kommanditgesellschaft Siemens & Halske in Berlin genehmigt und dieser Firma die Konzession zum Bau und Betrieb einer Strassenbahn in Würzburg unter den gleichen Bestimmungen und Vorbehalten ertheilt, unter welchen sie mit Urkunde vom 17. Januar 1892 der Kommanditgesellschaft Würzburger Strassenbahn Havestadt, Contag & Co. verliehen worden war.

Schifffahrtskanal zwischen Berlin und Stettin.

Die Berliner städtische Verkehrsdeputation beschäftigte sich in ihrer letzten Sitzung mit der Frage des ein besonderes Interesse beanspruchenden Hafenprojekts für den geplanten Schifffahrtskanal zwischen Berlin und Stettin. Nachdem die Verkehrsdeputation von den Hauptgesichtspunkten des Hafenprojekts Kenntniss genommen hatte, wurde beschlossen, die Detailberathung zunächst einer Subkommission zu übertragen.

Bank für elektrische Industrie.

Die Aktiengesellschaft Bank für elektrische Industrie mit dem Sitze in Berlin ist in das Berliner Gesellschaftsregister eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau, der Erwerb und der Betrieb sowie die Finanzirung elektrischer Bahnen und elektrischer Beleuchtungsanlagen sowie die Uebernahme, Verwaltung, Verwerthung und Uebertragung von Anlagen, Konzessionen, Werthen und Unternehmungen aller Art, welche mit elektrischer Kraftübertragung zusammenhängen, endlich die gewerbsmässige Verwerthung und Verwendung des elektrischen Stroms, insbesondere zu gewerblichen Zwecken. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 4 000 000 ℳ. Dasselbe ist eingetheilt in 4 000 auf jeden Inhaber und je über 1 000 ℳ lautende Aktien. Alleiniger Vorstand ist der Kaufmann Arnold Barta zu Berlin.

Aus der Schweiz.

Zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen.

Der Schweizerische Bundesrath theilt mit, dass den Berner Vereinbarungen vom Mai 1886 über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr mit Zustimmung der betheiligten Staaten im Jahre 1896 die Regierungen von Dänemark, Luxemburg und Schweden und Norwegen beigetreten sind. Bei diesen Vereinbarungen sind nunmehr folgende Staaten betheiligt: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutsches Reich, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Rumänien, Schweden, Schweiz und Serbien.

Wengernalpbahn.

Die Wengernalpbahn-Gesellschaft hat den Betrieb ihrer Linien, der bisher von der Gesellschaft der Berner Oberlandbahnen besorgt wurde, vom 1. Januar d. J. an selbst übernommen und Herrn Ingenieur E. Kelterborn von Basel zum Betriebsdirektor gewählt. Sitz des Betriebsbüreaus ist Interlaken.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen hat folgende Anträge der Direktion für die dem Bundesrath zu machenden Vorschläge über die Einlagen in den Erneuerungsfonds gutgeheissen:

1. Für Erneuerung des Oberbaues (Schienen, Schwellen und Befestigungsmittel) hatte die Gesellschaft bereits einen Erneuerungsfonds, der mit 250 000 Frcs. jährlich alimentirt und dessen jeweiliger Bestand mit 4 % jährlich verzinst wurde. Mit Rücksicht darauf, dass die seit einer Reihe von Jahren wirklich entstandenen Auslagen des Fonds 340 000—347 000 Frcs. betrugen, und dass in Zukunft noch die Ausgaben für Erneuerung von Drehscheiben und Schiebebühnen dazu kommen, ist für die Zukunft die jährliche Einlage für das gesammte Oberbaumaterial auf 350 000 Frcs. angesetzt worden.

2. Für Rollmaterial bestand bisher kein Erneuerungsfonds. Die Ausgaben für die Erneuerung einzelner Bestandtheile der Lokomotiven und Wagen, für deren Umbau und für den Ersatz ausrangirter Fahrzeuge wurden bisher von der Betriebsrechnung getragen. Nach dem Rechnungsgesetz ist nun hierfür ein Erneuerungsfonds anzulegen. Aus demselben sollen in Bezug auf Lokomotiven und Tendern in Zukunft bestritten werden die Kosten des Ersatzes ausrangirter Lokomotiven und Tender, des Umbaues von Lokomotiven und Tendern, der Erneuerung der Kessel, Feuerbüchsen, Siederöhren, Radsätze, Achsen und Bandagen, Dampfcylinder, Kurbel und Kurbelstangen, Tenderkasten. Für diese Leistungen haben bisher auf eine längere Periode berechnet 4,5 Rappen pro Lokomotivkilometer genügt und soll demgemäss auch die zukünftige Einlage in den Erneuerungsfonds so viel betragen.

In Bezug auf den Wagenpark soll der Erneuerungsfonds in Zukunft bestreiten: die Kosten für den Ersatz ausrangirter Wagen, für den Umbau von Wagen und Kasten, für die Erneuerung von Rädern, Achsen und Bandagen. Hierfür wird die jährliche Einlage, entsprechend den bisher für diese Leistungen gehabten effektiven Ausgaben, auf 0,25 Rappen für jedes von sämmtlichen Wagen ausgeführte Achskilometer angesetzt.

3. Für Mobiliar und Geräthschaften, wozu alle Objekte gerechnet werden, die gemäss Rechnungsschema auf diesem Bilanzkonto figuriren, wird eine jährliche Einlage in den Erneuerungsfonds im Betrage von 4 % des Inventarwerthes vorgeschlagen.

Der Schweizerische Bundesrath hat nun diese Anträge zu prüfen und den Betrag der jährlichen Einlagen endgültig festzusetzen.

Von der Balkan-Halbinsel.

Türkei.

Um den Bau von Eisenbahnen im Reiche zu entwickeln und so den landwirthschaftlichen und gewerblichen Fortschritt des Landes zu sichern, hat die Kaiserliche Regierung das Ministerium der öffentlichen Arbeiten beauftragt, eine Verkehrskarte des Reiches aufzustellen; diese soll die Eisenbahnen angeben, welche noch als Hauptlinien oder als Zweigbahnen gebaut werden müssen, letztere sollen aus Ersparnissrücksichten schmalspurig hergestellt werden. Die Karte hat auch die Linien anzugeben, für welche die Regierung eine kilometrische Gewähr bezahlen muss. Sobald diese Arbeit ausgeführt ist, will man die Geldleute anrufen, den Bau der beschlossenen Linien zu unternehmen.

Bulgarien.

Während die Ausdehnung des Bulgarischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1888 nur 384 km betrug, ist sie bis 1. Januar 1896 auf 522 km gestiegen. Das Anlagekapital belief sich zu letzterem Zeitpunkt auf 92 368 522 Frcs. und hatte im Jahre 1895 bei einem Reinertrag von 753 347 Frcs. eine Verzinsung von 0,82 %. Das ist allerdings wenig, aber im Jahre 1888 belief sich die Verzinsung des 68 619 588 Frcs. betragenden Anlagekapitals nur auf 0,14 % und in den Jahren 1889, 1890 und 1892 vermochten die Betriebseinnahmen nicht einmal die Ausgaben zu decken, so dass man doch von einer erheblichen Verbesserung sprechen kann. Die Verzinsung betrug 1894 = 0,60 % bei 90 254 479 Frcs. Anlagekapital, 1893 = 0,49 % bei 87 793 774 Frcs. Anlagekapital und 1891 = 0,61 % bei 81 126 937 Frcs. Anlagekapital.

Im Jahre 1895 (1894) betrugen die Einnahmen 4 120 455 (3 818 070) Frcs. oder 7 471 (7 227) Frcs. für 1 km, die Ausgaben 3 367 107 (3 272 371) Frcs. oder 6 105 (6 161) Frcs. für 1 km und der Ueberschuss 753 347 (545 699) Frcs. oder 1 365 (1 033) Frcs. für 1 km. Das Verhältniss der Ausgaben zur Einnahme belief sich 1895 auf 82 %, 1894 auf 86 %, 1893 auf 88 %, 1892 auf 106 %, 1891 auf 84 %, 1890 auf 101 %, 1889 auf 110 % und 1888 auf 91 %.

Von den für den Bau der Linie Sofia - Kaspitschan sowie der beiden Häfen Burgas und Varna erforderlichen 54 Millionen Francs waren am 1./13. September 1896 bereits 17 729 687 Frcs. ausgegeben. Um die zur Vollendung dieser Bauten noch erforderlichen 36 270 313 Frcs. zu bestreiten, verfügt die Regierung über die Restbeträge der Anleihe von 1892, also 53 Millionen Francs, sowie über die Rückstände der Jahre 1879 bis 1894 und über den Kassenüberschuss, also mehr als 20 Millionen Francs. Bezüglich der zukünftigen Bauten des Bulgarischen Eisenbahnnetzes, einschliesslich der im Bau begriffenen Linien und der beiden Häfen, deren Gesammtausgabe auf 105 Millionen Francs festgesetzt ist, ist der Regierung zu ihrer Ausführung ein Kredit von gleicher Höhe eröffnet worden.

Serbien.

Ein Englisches Haus hat beim Minister der öffentlichen Arbeiten um die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Belgrad - Valjevo (etwa 100 km) nachgesucht. Die Anlagekosten sind vom Bewerber, der keine Zinsengewähr beansprucht, auf 8 075 885 Frcs., die Betriebseinnahme auf 730 464 Frcs. und die Betriebsausgaben einschliesslich Verzinsung des Baukapitals auf 724 000 Frcs. veranschlagt.

Die Serbische Industrielle Gesellschaft, eine Tochtergesellschaft der (Belgischen) Allgemeinen Gesellschaft zur Förderung der Landesindustrie, hat mit der Serbischen Regierung den Bau der Timokthal-Eisenbahn vereinbart.

Eingegangene Bücher.

Die Fremdwortfrage für Behörden, Fachwissenschaft und Gewerbe nebst einem Verdeutschungswörterbuch, enthaltend die wesentlichsten hierbei in Betracht kommenden Fremdwörter unter Aufzählung derjenigen, für welche zur Zeit eine gute Verdeutschung nicht bekannt ist. Als Denkschrift bearbeitet von A. Hausding, Mitglied des Kaiserlichen Patentamts. Berlin. Karl Heymann's Verlag. Preis 1,60 ℳ.

Neue Beiträge zur nationalen Wohnungsreform von Dr. Albert Schäffle, K. K. Minister a. D., und Paul Lechler. Verlag von Ernst Hoffmann & Co. in Berlin SW. 46. Preis 75 ₰.

Der Bau, Betrieb und die Reparaturen der elektrischen Beleuchtungsanlagen. Ein Leitfaden für Monteure, Werkmeister, Techniker usw. Herausgegeben von Ingenieur F. Grünwald. Mit 302 Holzschnitten. 6. Auflage. Halle a/S. Verlag von Wilhelm Knapp. Preis 3 ℳ.

Das Eisenbahnpersonal Oesterreich - Ungarns. Eine statistische Skizze von Dr. Friedrich Feldscharek, Konzipist der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Separatabdruck aus dem Almanach für Eisenbahnbeamte pro 1897.

Loesch's Speditionsadressbuch für den Weltverkehr, ein Handbuch für Spediteure, Kaufleute, Fabrikanten sowie für alle, welche Güter versenden oder beziehen. VI. Ausgabe 1897. Im Selbstverlag von Wilh. Loesch & Co. in Hamburg (Poggenmühle 11—12).

Freese, Fabrikantensorgen. Eisenach, Verlag von M. Wilckens. Preis 1 ℳ.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands Band XVI: Betriebsjahr 1895/96. Verlag von E. S. Mittler & Sohn in Berlin. 1897.

Uebersicht der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik, Band XV: Betriebsjahr 1895/96. Berlin 1897. Verlag von E. S. Mittler & Sohn.

Zeitschriftenschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Von dieser im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten redigirten, im Verlage von Julius Springer in Berlin N. erscheinenden Zeitschrift liegen uns die Hefte 1 und 2 (Januar und Februar) des laufenden Jahrgangs vor. Das Heft 1 enthält folgende Abhandlungen: Nachweisung der in Preussen vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 28. Juli 1892 genehmigten und jetzt als Kleinbahnen im Sinne dieses Gesetzes anzusehenden Eisenbahnen, sowie der nach dem Inkrafttreten des genannten Gesetzes genehmigten Kleinbahnen, aufgestellt nach dem Stande vom 30. September 1896. — Anlage einer neuen Tiefbahn für den Schnellverkehr unter der bestehenden Londoner Metropolitan District-Eisenbahn. — Die schmalspurigen Eisenbahnen im Königreich Sachsen im Jahre 1895. — Kleine Mittheilungen. — Bücher- und Zeitschriftenschau. — Mittheilungen des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen. — Im Heft 2 befinden sich folgende Aufsätze: Staatsbeihilfen für Kleinbahnen. — Die Linienführung der Kleinbahnen. An praktischen Beispielen besprochen vom Königlichen Regierungsbaumeister Czygan in Schwerin i/Meckl. Mit 3 Tafeln und 3 Abbildungen. — Statistik der schmalspurigen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1894. Nach amtlichen Angaben bearbeitet vom Oberingenieur der Bosnisch-Hercegovinischen Staatsbahnen F. Zežula in Sarajevo. — Gesetzgebung. — Rechtsprechung. — Kleine Mittheilungen. — Bücher- und Zeitschriftenschau. — Mittheilungen des Vereins Deutscher Strassen- und Kleinbahnverwaltungen.

Personalnachrichten.

Württemberg.

Die Stelle des Vorstandes der Güterstelle Stuttgart mit den Dienstrechten eines Bahnhofverwalters 1. Klasse wurde dem tit. Inspektor Köhrer, Vorstand des Reklamationsbüreaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, unter Verleihung des Titels Güterbahnhof-Inspektor übertragen. Der Königliche Regierungs-Baumeister Hochmüller ist zum Abtheilungsingenieur bei dem Betriebsbauamt Ravensburg befördert worden.

Ober-Baurath von Bracher, Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, wurde seinem Ansuchen gemäss in den Ruhestand versetzt.

Auf die Stelle des ersten Hilfsbeamten bei der Betriebsinspektion Stuttgart mit der Dienststellung eines Bahnhofverwalters 1. Klasse wurde der Betriebsinspektions - Assistent Grauer befördert.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks mit Ausnahme von Gaskoks (s. diese im Rohstofftarif), Steinkohlenkoksasche sowie Steinkohlenbrikets aus dem Oberschlesischen Grubenrevier nach Deutschen Stationen neue Frachtsätze in Kraft, welche auf den Einheitssätzen des Rohstofftarifs beruhen. Es gelangen infolgedessen zu obigem Zeitpunkte folgende neue Ausnahmetarife für die vorbezeichneten Artikel von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz zur Einführung und zwar:

1. Der Anhang zum Gruppentarif II, enthaltend den Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Katto-

witz und Posen, sowie nach Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn, der Nebenbahn Hansdorf-Priebus, der Lausitzer Eisenbahn Rauscha-Freiwaldau und der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel.

2. Der Anhang zum Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarife, enthaltend den Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin, der Alt-Damm-Colberger, Stargard-Cüstriner, Königl. Militär-, Grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-, Neubrandenburg-Friedlander, Paulinenaue-Neuruppiner, Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn sowie der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen.
3. Der Anhang zum Ostdeutschen Gütertarife, enthaltend den Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg sowie der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Ostpreussischen Südbahn und der Königsberg-Cranzer Eisenbahn.
4. Der Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessische Kohlentarif nach Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover, Magdeburg, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, Stendal-Tangermünder und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Mit Einführung der neuen Tarife treten die jetzt bestehenden gleichnamigen Tarife und zwar im Falle zu 1 der Tarif vom 1. April 1895 nebst Nachtrag I—VIII, im Falle zu 2 der Tarif vom 1. April 1895 nebst Nachtrag I—III, im Falle zu 3 der Tarif vom 1. April 1895 nebst Nachtrag I—VI und im Falle zu 4 der Tarif vom 1. November 1895 nebst Nachtrag I und II ausser Kraft.

Der Frachtberechnung nach den neuen Sätzen der unter 1 und 4 bezeichneten Tarife sowie nach den Sätzen im Theil I der unter 2 und 3 aufgeführten Tarife wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Maassgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet wird. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Die neuen Tarife enthalten im allgemeinen Frachtermässigungen. Erhöhungen geringfügiger Art treten nur infolge anderweiter Feststellung der der Tarifbildung zu Grunde liegenden Entfernungen und durch Berichtigung von Druck- oder Rechenfehlern ein. Die hierdurch bedingten Tariferhöhungen treten jedoch erst vom 1. Mai d. J. ab in Kraft. Bis dahin gelten die bisherigen niedrigeren Frachtsätze.

Soweit auf kurze Entfernungen in einzelnen Stationsverbindungen gegenwärtig niedrigere Ausnahmesätze als die den Entfernungen entsprechenden Frachtsätze des Rohstofftarifs bestehen, bleiben diese niedrigeren, bei unserem Verkehrsbüreau zu erfahrenden Ausnahmesätze zur Schonung bestehender Verhältnisse noch auf drei Jahre bis zum 1. April 1900 in Kraft.

Soweit durch den Tarif unter 2 die jetzigen 10 000 kg-Frachtsätze nach den Stationen Butterfelde-Mohrin, Gross-Wubiser, Klemzow, Zäckerick-Alt-Rädnitz und die jetzigen Massenfrachtsätze nach den Stationen Fürstenberg, Dannenwalde, Saaten-Neuendorf, Oderberg-Bralitz, Britz, Eberswalde, Jädickendorf und Vietnitz des Direktionsbezirks Stettin auf die Frachtsätze des Rohstofftarifs erhöht werden — es treten hier Tariferhöhungen bis zu 10,3 ₰ für 100 kg ein —, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze zu den jetzigen Bedingungen noch bis zum 1. Oktober d. J. in Kraft. Die in den unter 2 und 3 bezeichneten Tarifen bestehenden, besonders ermässigten Frachtsätze für Massensendungen bleiben — mit Ausnahme der vorstehend erwähnten Fälle — unter den bisherigen Bedingungen insoweit in Kraft, als sie nicht durch die neuen Frachtsätze des Rohstofftarifs unterboten werden.

Schliesslich bringen wir noch zur allgemeinen Kenntniss, dass die Stationen Gleiwitz und Zabrze in die neuen Tarife als Kohlenversandstationen nicht mehr aufgenommen sind, weil in deren Nähe Kohlengruben nicht gelegen, bezw. angeschlossen sind. Für die Verfrachtung von Gaskoks ab diesen Stationen aber kommen vom 1. April d. J. ab die Frachtsätze des Rohstofftarifs zur Anwendung. Ferner sind in den oben unter 4 aufgeführten Tarif direkte Frachtsätze nach den Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Neuhaldensleber, Osterwieck-Wasserlebener, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn mangels eines Verkehrsbedürfnisses nicht mehr aufgenommen. Die bisherigen Frachtsätze in den alten Tarifen bleiben jedoch, soweit sich danach niedrigere Frachten ergeben, bis Ende April d. J. noch in Kraft.

Druckabzüge der neuen Tarife sind bei den betheiligten Dienststellen in etwa 3 Wochen käuflich zu haben. Der Preis für den Tarif unter 1 wird 80 ₰, für den unter 2 etwa 80—90 ₰, unter 3 etwa 1,60—1,80 ℳ und unter 4 etwa 70—80 ₰ betragen.

Nähere Auskunft bis zum Erscheinen der Tarife ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Kattowitz, den 25. Februar 1897. [424]
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 5. März d. J. wird die Station **Tarnau** als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a für Steine usw. des Gütertarifs für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen widerruflich aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Verkehrsbüreaus der bezeichneten Direktionen Auskunft.

Kattowitz, den 26. Februar 1897. (425)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum 5. Heft des Gütertarifs für den Südwestdeutschen Verband vom 1. Mai 1895 gelangt am 1. März 1897 der dritte Nachtrag zur Einführung. Der Nachtrag enthält u. a. einen neuen Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps- und Rübsaat und Mühlenerzeugnisse zur Ausfuhr nach der Schweiz und einen Ausnahmetarif für feuchte Stärke im Verkehr von Mannheim nach Basel (Reichsbahn). Kostenfrei.

Strassburg, den 24. Februar 1897. (426)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutscher Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. April 1895 der Nachtrag 2 in Kraft.

Von den durch den Nachtrag zur Durchführung kommenden Tarifänderungen und Ergänzungen, welche theilweise schon früher veröffentlicht sind, ist besonders die Verkehrserleichterung hervorzuheben, welche für einen Theil derjenigen Güter, die bisher nur nach Verabredung der Fracht mit der Deutschen Ost-Afrika-Linie zur Beförderung angenommen wurden, eingeführt wird. Ferner werden weitere Deutsche Stationen in den Verband neu aufgenommen.

Bis zum Erscheinen des Nachtrages, welcher voraussichtlich vom 25. k. Mts. ab von sämmtlichen Verbandsstationen und von der Deutschen Ost-Afrika-Linie in Hamburg bezogen werden kann, ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Altona, den 23. Februar 1897. (427)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Die bisherigen Sätze des Seehafenausnahmetarifs D für Kartoffelstärkefabrikate im Verkehr von den Stationen Neudamm und Soldin der Stargard-Cüstriner Eisenbahn nach Stettin in dem Ostdeutschen Privatbahn-Gütertarif (Heft 1) treten nicht am 1. März 1897 ausser Kraft, sondern bleiben neben dem neuen Ausnahmetarif noch bis zum 1. September 1897 für die Beförderung derjenigen Kartoffelstärkefabrikate in Geltung, welche nicht nach ausserdeutschen Ländern ausgeführt werden.

Stettin, den 26. Februar 1897. (428)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II a Heft 2 (Deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen) tritt am 10. März d. J. der Nachtrag III in Kraft (gratis).

Der Nachtrag enthält einen Ausnahmetarif für Düngemittel.

Strassburg, den 22. Februar 1897. (429)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verband. Zum 10. k. Mts. wird **Eidelstedt** in den Ausnahmetarif 16 für Mineralölrückstände aufgenommen. Näheres ist bei den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 26. Februar 1897. (430)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgabe neuer Ausnahmetarife für Kohlen aus dem Ruhr- usw. Gebiet. Infolge Gewährung der Sätze des Rohstofftarifs für Kohlen usw. werden am 1. April d. J. neue Ausnahmetarife für Steinkohlen, Koks, Brikets und Braunkohlen in Sendungen von mindestens 10 000 kg aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlen-Versandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Preussischen und der Oldenburgischen Staatsbahnen sowie nach Stationen anderer Bahnen in Kraft treten und die betreffenden jetzigen Tarife gleichzeitig in Wegfall kommen.

Soweit jedoch im inneren Verkehr der Rheinisch-Westfälischen Bahnen auf kurze Entfernungen in einzelnen Stationsverbindungen niedrigere Ausnahmesätze als die den Entfernungen entsprechenden Sätze des Rohstofftarifs bestehen, bleiben diese niedrigen (bei den Verkehrsbüreaus der vorgenannten Bahnen zu erfahrenden) Ausnahmesätze zur Schonung bestehender Verhältnisse noch auf 3 Jahre bis zum 1. April 1900 in Geltung.

Ferner finden die jetzigen Frachtsätze für Einzelsendungen nach Stationen des Direktionsbezirks Altona und der Strecken Bremen-Geestemünde-Cuxhaven-Harburg-Bremen, Buchholz-Lüneburg und Harburg-Bienenbüttel des Direktionsbezirks Hannover noch bis zum 1. Oktober d. J. insoweit Anwendung, als sie

niedriger sind als die Sätze der neuen Tarife.

Auch erfahren die Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen usw. in Sendungen von mindestens 45 000 kg, die sogenannten Vertragstarife und der Kohlen-Ausnahmetarif nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld Rh. und Ruhrort Hafen keine Aenderung.

Der Frachtberechnung nach den neuen Kohlen- usw. Frachtsätzen für Einzelsendungen wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Maassgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet wird, und dass die Fracht des Spezialtarifs III zur Erhebung gelangt, falls sich diese unter Anwendung der Bestimmungen jener Tarifklasse für das wirkliche Gewicht der Sendung niedriger stellt, als die Berechnung zu den neuen Sätzen nach dem Ladegewicht des verwendeten Wagens.

Ueber die einzelnen neuen Tarife wird je nach ihrer Fertigstellung noch besondere Bekanntmachung erlassen.

Essen, den 24. Februar 1897. (431)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. März 1897 wird die an der Neubaustrecke Lage-Hameln belegene Haltestelle Dörentrup auch für den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen — unter Ausschluss von Sprengstoffen — eröffnet und treten an dem gleichen Tage direkte Frachtsätze für die Haltestelle Dörentrup mit Stationen der Preussischen Staatsbahnen, den an die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der Oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Hannover, den 25. Februar 1897. (432)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Geltung vom 1. März 1897 wird das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 3 (Rohstofftarif) im Theil II des Südwestdeutschen Verbands - Gütertarifs vom 1. Mai 1895 unter Ziffer 3 hinter „Pressrückstände der Kartoffelstärke-Fabrikation, nass oder getrocknet“ und unter Ziffer 4 hinter „Pressrückstände der Rübenzucker - Erzeugung“ jedesmal durch den Zusatz „auch gemahlen“ ergänzt.

Strassburg, den 22. Februar 1897. (433)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Station Dürlettel unseres Bezirks wird mit Gültigkeit vom 1. März d. J. in den im Gruppentarif II bestehenden Ausnahmetarif 7 (Eisenerze etc. zum Hochofenbetriebe) als Versandstation einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 23. Februar 1897. (434)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Die Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Ullersdorf der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und den Stationen Grossenhain (B. D. Bhf.) und Grossenhain (C. G. Bhf.) gelten vom 10. März d. J. auch für den Verkehr zwischen der Station Settenz der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und den vorgenannten beiden Sächsischen Stationen.

Dresden, den 22. Februar 1897. (435)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch - Ostdeutscher Güterverkehr.

1. Am 1. März 1897 tritt ein Ausnahmetarif — Nr. 12 — für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Der Frachtberechnung werden die in den Kilometerzeigern enthaltenen Entfernungen und die in der Allgemeinen Kilometer - Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt. Auf den Verkehr mit der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn findet der Ausnahmetarif 12 keine Anwendung.

2. An demselben Tage gelangt ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif D für die Beförderung von Kartoffelstärke - Fabrikaten (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckercouleur, Kartoffelmehl) von den Stärkeversandstationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz, Posen, Berlin und Stettin, der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn, der Paulinenaue - Neuruppiner Eisenbahn sowie von den Stationen Crivitz, Ganzlin, Neustadt i. Meckl., Parchim und Plau der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn nach verschiedenen Seehafenstationen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auf der Grundlage des Rohstofftarifes zur Einführung.

Der bisherige Seehafen - Ausnahmetarif D, der allgemein zur Ausfuhr über See gilt, bleibt neben dem neuen Tarif noch bis zum 1. September 1897 bestehen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Februar 1897. (436)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Hamburg - Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Vom 1. März d. J. ab treten, unter Aufhebung des bisherigen Seehafen-Ausnahmetarifs B, in Kraft:

1. Ausnahmetarif 5 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke),
2. Seehafen-Ausnahmetarif B für Kartoffelstärkefabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckercouleur, Kartoffelmehl) von Stärkefabrikstationen nach den Seehafenstationen Hamburg LB, bezw. Lübeck, Rostock, Warnemünde und Wismar zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern

bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Die Frachtberechnung erfolgt zu 1 nach den Sätzen des Spezialtarifs III, zu 2 nach den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif).

Schwerin, den 25. Februar 1897. (437)
Grossherzogliche
General-Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtermässigung für Torfstreu und Torfmull nach Stationen der Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Posen und Pommern östlich der Oder. Dem Vorgehen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen — zu vergleichen die Bekanntmachung vom 3. Februar d. J. —, wonach bis 1. September 1897 für Sendungen von Torfstreu und Torfmull in Wagenladungen nach den Stationen östlich der Oder eine ausserordentliche Frachtermässigung von 25 % gegenüber dem allgemeinen Tarif (Spezialtarif III) gewährt wird, haben sich mit Gültigkeit vom 1. März d. J. an die folgenden Bahnen angeschlossen:

1. die Alt-Damm - Colberger Eisenbahn (auch bezüglich ihres Binnenverkehrs),
2. die Breslau - Warschauer Eisenbahn (bezüglich der Station Kempen),
3. die Georgsmarienhütten-Eisenbahn,
4. die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn,
5. die Holländische Eisenbahn (bezüglich der auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen),
6. die Königsberg - Cranzer Eisenbahn (nur im Verkehr nach ihren Stationen),
7. die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (nur im Verkehr nach ihren Stationen),
8. die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn,
9. die Militär-Eisenbahn,
10. die Prignitzer Eisenbahn,
11. die Sächsischen Staatseisenbahnen,
12. die Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
13. die Strassburger Strassenbahngesellschaft,
14. die Wittenberge - Perleberger Eisenbahn.

Berlin, den 26. Februar 1897. (438)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Am 1. März l. J. gelangen für den Verkehr zwischen Oberursel, Station der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. und Käferthal, Station der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-MannheimerNebenbahn direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 27. Februar 1897. (439)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Pottasche (Perlasche, Kasanasche, Steinasche), rohe und raffinirte, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Kolin (St. E. G. und Oe. N. W. B.) . .	72 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Kolin (St. E. G. und Oe. N. W. B.) . .	67 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Kolin (St. E. G. und Oe. N. W. B.) . .	108 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 25. Februar 1897. (440)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Aufhebung von Frachtsätzen. Die in Nr. 5 dieses Blattes vom 16. Januar 1897 auf Seite I unter fortl. Nr. (136) verlautbarten Frachtsätze für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze von Bisenz-Pisek, Bistritz a. H., Holeschau, Wsetin und Nemotitz nach Paris (Douane und Reuilly), bezw. umgekehrt werden mit 30. April 1897 ausser Kraft gesetzt.

Weiter hat in Abänderung der diesbezüglichen Bestimmung in der vorerwähnten Kundmachung die Vorlage der Dokumente an die K. K. Staatsbahndirektion Prag zum Zweck der Rückvergütung hinsichtlich der bis zum 30. April 1897 abgefertigten Sendungen bis längstens Ende Juli 1897 zu erfolgen.

Wien, am 24. Februar 1897. (441)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt, sowie für Möbelbestandtheile (Ausn.-Tarif Nr. 7, B. 9 des Nachtrages IV zum Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres, in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Lodygowice . . .	185 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Lodygowice . . .	180 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Lodygowice . . .	221 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 25. Februar 1897. (442)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 10. März d. J. tritt der Nachtrag 5 zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Hunden etc. im Binnenverkehr vom 15. Juni 1893 in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen über die Ausgabe von Kilometer-Fahrscheinheften. Die in diesem Nachtrage aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 der letzteren genehmigt worden.

Druckexemplare sind bei der unterzeichneten Direktion zu haben.

Altena, den 25. Februar 1897. (443)
Die Direktion
der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen.

Mit dem 1. Mai d. J. wird für den Personen- und Gepäckverkehr im Norddeutschen Verbande ein neuer Tarif herausgegeben.

In denselben sind grösstentheils die bisherigen Sätze unverändert wieder eingestellt, nur für vereinzelte Verkehrsverbindungen treten infolge nothwendig gewordener Umrechnungen ganz geringe Erhöhungen und Ermässigungen ein.

Ausserdem werden einige Fahrkarten mangels genügender Nachfrage aufgehoben.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Das Nähere ist bei unserem Verkehrsbüreau hierselbst zu erfahren.

Hannover, den 25. Februar 1897. (444)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

Schluss der Amtlich. Bekanntm. S. IV.

Amtliche Bekanntmachungen Schluss.

Die direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen einer Anzahl Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn einerseits und verschiedenen Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirke St. Johann-Saarbrücken und Köln) andererseits über Saargemünd, Stieringen-Wendel, Völklingen, Bous, Sierck, Wasserbillig und Ulflingen wird der Entbehrlichkeit halber mit dem 15. April 1897 aufgehoben.
Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau in Strassburg.

Strassburg, den 24. Februar 1897. (445)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

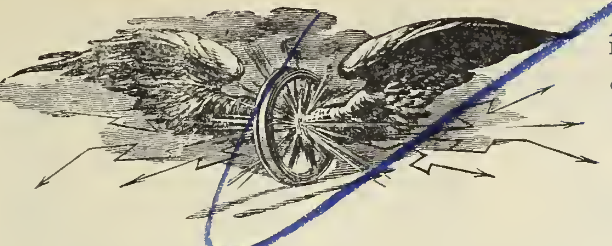
Kassen-Kontroleur in Schlesien sucht Tauschversetzung mit Kollegen. Off. **Th. 3240** Exp. d. Ztg. Berlin, Beuthstr. 8.

Gesucht ein Verkehrskontroleur. Bedingungen: Körperliche Rüstigkeit, vollständige Beherrschung des gesammten Verkehrs- und Tarifwesens und der Kassenverwaltung. Kautionsfähigkeit. Angebote mit Lebenslauf, Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen an **die Expedition dieser Zeitung (Beuthstrasse 8 SW.).**

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 19. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. März 1897.

Inhalt:

Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen Russlands im Jahre 1894.[1])

Der Band 42 (enthaltend die Darstellung der Güterbewegung auf den Eisenbahnen) und der Band 44 (enthaltend die Darstellung der Güterbewegung auf den sämmtlichen Wasserwegen des Europäischen Russlands), welche als Theile des grossen statistischen Sammelwerkes, das das Ministerium der Verkehrsanstalten in jährlicher Folge erscheinen lässt, uns vorliegen, geben einen vollständigen Ueberblick über die gesammte Güterbewegung des Russischen Reiches, sowohl auf den Eisenbahnen als auch auf den Wasserwegen.

Inhaltlich schliessen sich diese beiden, das Jahr 1894 behandelnden Bände denjenigen für frühere Jahre an, und zwar enthält der Band 42 neben einer allgemeinen Uebersicht ein Tabellenwerk, das den Stoff in 3 Abschnitte gliedert, nämlich:

1. Versand und Empfang von Getreide und der übrigen wichtigen Güter (als Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Weizen- und Roggenmehl, Kochsalz, rohe Naphta und Naphtarückstände, Petroleum und andere Produkte aus Naphta, Steinkohlen, Brennholz und Bauholz) stationsweise geordnet;
2. Versand und Empfang aller Frachtgüter, stationsweise geordnet, sowie die von den Gütern zwischen den einzelnen Stationen zurückgelegten Entfernungen und
3. Vertheilung der unter 1 und 2 aufgeführten Güter nach der Art des Verkehrs, nämlich Lokalverkehr, direkter Verkehr und Transitverkehr.

Der Band 44 bringt neben einer allgemeinen Uebersicht noch 2 Abschnitte, die den Stoff wie folgt eintheilen:

1. Versand und Empfang von Getreide, sowie der übrigen wichtigen Güter (als Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Weizen- und Roggenmehl, Grütze, Hirse, Spiritus, Zucker, Leinsaat, Flachs, Baumwolle, Gusseisen, Eisen, Stahl usw., Fische, Salz, rohe Naphta und Naphtarückstände, Petroleum und andere Produkte aus Naphta, Steinkohlen, Brennholz und Bauholz) und aller Güter überhaupt, geordnet nach Umschlagsplätzen;
2. Beförderung der Güter (Versand, Empfang und zurückgelegte Anzahl Werst) auf den inneren Wasserwegen zu den Hafenplätzen und den wichtigsten Umschlagspunkten.

An der Hand dieser werthvollen und sehr instruktiven Arbeiten lässt sich nun entnehmen, dass sich die Güterbewegung in Russland in folgender Weise in den letzten 6 Jahren entwickelt hat. Es wurden nämlich überhaupt bewegt:

Jahr		Jahr	
1889	3 077 Mill. Pud[2])	1892	2 964 Mill. Pud
1890	3 070 „ „	1893	3 408 „ „
1891	2 994 „ „	1894	4 054 „ „

Davon entfielen in Millionen Pud auf den

	Eisenbahnverkehr	Wasserverkehr		Eisenbahnverkehr	Wasserverkehr
1889 . .	1 932	1 145	1892 . .	1 942	1 022
1890 . .	1 967	1 103	1893 . .	2 227	1 181
1891 . .	1 957	1 037	1894 . .	2 609	1 445

[1]) Die Güterbewegung auf den Eisenbahnen Russlands im Jahre 1893, siehe Nr. 25 S. 227 Jahrg. 1896 d. Ztg.

[2]) 1 Pud = 16,38 kg; 61 Pud = 1 000 kg = 1 t.

Es ist somit der Verkehr im allgemeinen um 31,75 %, der Verkehr auf den Eisenbahnen um 35,04 %, der Verkehr auf den Wasserwegen um 26,20 % in der 6jährigen Beobachtungszeit angewachsen.

Unter dieser lebhaften Entwickelung des Verkehrs hat derjenige auf den Eisenbahnen den namhaftesten Aufschwung genommen. Dieses erhebliche Anwachsen des Verkehrs hat stattgefunden, trotzdem in derselben Zeit das Eisenbahnnetz des Reiches nur um 17,63 % gewachsen ist, denn es betrug die Ausdehnung der sämmtlichen Bahnen:

1889	26 539 Werst	1892	27 814 Werst
1890	27 238 „	1893	29 394 „
1891	27 361 „	1894	31 219 „

Es ist der Verkehr also nicht nur gewachsen mit Rücksicht darauf, dass durch den Neubau von Bahnen neue Gebietstheile erschlossen worden sind, sondern es ist offenbar die Produktion in den bereits früher erschlossenen Gebieten intensiver geworden, wodurch die zum Transport frei gewordenen Mengen zugenommen haben.

Von den mittelst der Eisenbahnen insgesammt bewegten Gütermengen entfielen:

Jahr	auf den Lokal- Verkehr Millionen Pud	auf den direkten Verkehr Millionen Pud	auf den Lokal- Verkehr %	auf den direkten Verkehr %	von dem direkten Verkehr auf den Verkehr mit dem Auslande: Ausfuhr Millionen Pud	Einfuhr Millionen Pud
1889	1 069	863	55,3	44,7	67,1	17,1
1890	1 205	762	61,3	38,7	47,5	16,4
1891	1 134	823	57,9	42,1	52,8	11,3
1892	1 110	832	57,2	42,8	33,0	10,1
1893	1 306	920	58,6	41,4	46,8	10,7
1894	1 505	1 104	57,9	42,1	72,8	18,3

Es hat hiernach von dem gesammten Transportzuwachs auf den Eisenbahnen den weitaus grösseren Antheil der Lokalverkehr für sich in Anspruch genommen; er wuchs um 23 %, während der direkte Verkehr nur um 12 % zugenommen hat.

Ueber die Richtung, die der Verkehr im allgemeinen eingeschlagen hat, lässt sich das Folgende mittheilen, wobei die Theilung der gesammten bewegten Mengen in 2 Hauptgruppen zunächst stattgefunden hat, und zwar mit Rücksicht auf die zu den Grenzpunkten und im inneren Verkehr bewegten Mengen. Danach entfielen auf den Verkehr:

Jahr	zu den Grenzpunkten: Empfang	zu den Grenzpunkten: Versand	im Innern: Empfang	im Innern: Versand
	Millionen Pud			
1889	589,4	237,8	1 342,2	1 693,8
1890	577,8	239,2	1 389,6	1 727,7
1891	577,5	236,0	1 399,7	1 721,2
1892	362,1	220,3	1 580,1	1 721,9
1893	466,4	224,9	1 769,5	2 011,0
1894	595,3	375,0	2 013,5	2 233,8

Der Verkehr zu den Grenzpunkten bewegte sich wie folgt:

an bezw. von den Punkten	Es gelangten zum Empfange 1892	1893	1894	Versande 1892	1893	1894
	Millionen Pud					
des Baltischen Meeres. .	136,2	168,2	141,8	51,4	55,2	53,7
„ Schwarzen „ . .	106,6	156,1	285,2	44,6	34,2	160,1
„ Asowschen „ . .	59,5	64,4	59,6	22,3	18,7	14,3
der Preussischen Grenze.	52,9	59,0	80,9	91,2	103,4	127,5
„ Oesterreichischen Grenze	6,4	18,1	26,3	6,6	9,5	12,1
„ Rumänischen Grenze	0,5	0,6	1,5	4,2	3,9	6,6

Von den auf den inneren Verkehr entfallenden Mengen haben die beiden grössten inneren Verbrauchsstellen, nämlich Moskau und Warschau, erhalten bezw. wieder abgegeben:

Jahr	Moskau: Empfang	Moskau: Versand	Warschau: Empfang	Warschau: Versand
	Millionen Pud			
1889	214,5	34,3	77,1	21,1
1890	217,0	43,6	72,9	18,1
1891	216,7	44,0	64,7	15,5
1892	213,7	47,4	65,9	14,9
1893	226,0	50,6	70,7	15,3
1894	222,0	49,9	76,7	18,6

Zwei Zahlenreihen fallen aus dem Verkehr zu den Grenzpunkten ganz besonders auf, und zwar das ausserordentlich starke Anwachsen der Transportmengen zum und vom Schwarzen Meere, sowie zur und von der Preussischen Grenze.

Während nun der Bericht über die letzteren Zahlen, von der Preussischen Grenze, anführt, dass jene Zahlen im Jahre

1892 . . . . . 62 Millionen Pud
1893 . . . . . 68 „ „
1894 . . . . . 80 „ „

Kohlen, die den örtlichen Kohlenbergwerken entstammen und von Sosnowice zum Versand gekommen sind, einschliessen, so bringt unsere Quelle über den Grund für die ganz besonders grossen Zahlen, die den Verkehr nach und von dem Schwarzen Meere illustriren, keinerlei Erklärung darüber, welche Artikel im besonderen durch die Häfen des Schwarzen Meeres mehr in den Handel gebracht worden sind. Es lässt sich aber ohne diese Erklärungen nur feststellen, dass der Verkehr sich rapid den Hafenplätzen dieses Meeres zuwendet, während derselbe sowohl zum Baltischen, als auch zum Asowschen Meere bedeutend abnimmt. Ebenso nimmt der Verkehr von und zu der Preussischen, Oesterreichischen und Rumänischen Grenze recht namhaft zu. Von den oben genannten 3 letzten Grenzen hat der Verkehr mit

Oesterreich . . . . um rund 83 %
Preussen . . . . . „ „ 62 „
Rumänien . . . . „ „ 57 „

zugenommen.

Schon aus diesen allgemeinen Ergebnissen über die Entwickelung des Verkehrs auf den Eisenbahnen Russland sowohl in seiner Gesammtheit, als auch in Bezug auf die Hauptrichtungen, die derselbe eingeschlagen hat, lässt sich im grossen und ganzen auch ein Bild über die kommerzielle Bedeutung der Beziehungen zu den Nachbarstaaten gewinnen, es fragt sich nunmehr aber weiter, welche Handelsartikel zunächst überhaupt für den Verkehr und sodann im besonderen, welche Artikel für die einzelnen Grenzen in Frage kommen.

Zur Beantwortung dieser Frage kann zunächst angeführt werden, dass von den gesammten Transportmengen entfallen auf:

	Millionen Pud 1891	1892	1893	1894	Prozent aller Güter 1891	1892	1893	1894
1. Weizen	158,5	112,6	146,6	166,7	8,1	5,8	6,6	6,3
2. Weizenmehl . .	46,2	48,5	64,1	72,7	2,4	2,5	2,9	2,8
3. Roggen	82,2	60,4	58,2	73,7	4,2	3,1	2,6	2,8
4. Roggenmehl . .	28,3	27,1	38,9	40,2	1,4	1,4	1,7	1,6
5. Hafer	78,4	62,0	99,3	127,1	4,0	3,2	4,5	4,9
6. Gerste	35,3	36,2	69,2	83,7	1,8	1,9	3,1	3,2
7. Salz	61,0	67,6	66,2	64,4	3,2	3,5	3,0	2,5
8. Naphta u. Naphtarückstände . . .	37,4	44,1	59,5	73,0	1,9	2,3	2,7	2,8
9. Petroleum und andere Produkte aus Naphta . . .	84,7	85,0	97,7	90,1	4,3	4,4	4,4	3,5
10. Steinkohlen . .	289,7	319,7	354,1	401,4	14,8	16,5	15,8	15,4
11. Brennholz . . .	129,1	124,4	141,8	145,8	6,6	6,3	6,4	5,5
12. Bauholz	134,0	144,9	159,2	167,2	6,9	7,5	7,1	6,4
zusammen	1 166,8	1 132,5	1 354,2	1 506,0	59,6	58,4	60,8	57,7
alle übrigen Güter	790,0	809,0	873,0	1 103,0	40,4	41,6	39,2	42,3
d. h. überhaupt	1 956,8	1 941,5	2 227,2	2 609,0	—	—	—	—

Es entfielen somit in Prozenten der gesammten Güterbewegung auf:

	1891 %	1892 %	1893 %	1894 %
Getreide und Mehl	21,9	17,9	21,4	21,6
die übrigen besonders genannten Artikel	37,7	40,5	39,4	36,1
die nicht besonders genannten Artikel	40,4	41,6	39,2	42,3

Es haben also die nicht besonders genannten Artikel um 3 % à conto der besonders genannten 12 Artikel, ausgenommen Getreide und Mehl, gewonnen, was gewiss ein sehr namhafter Zuwachs ist.

So lehrreich das statistische Sammelwerk des Ministeriums über den Verkehr auf den Eisenbahnen auch ist, so tritt doch mit jedem Jahre eine Lücke immer empfindlicher in den Vordergrund, nämlich die Beschränkung des Werkes auf den Nachweis von nur 12 Transportartikeln. Im Jahre 1894 lieferten die nicht besonders benannten Artikel bereits 42,3 % und trotz dieses bedeutenden Antheiles am Gesammtverkehr erfährt der Leser des Werkes dennoch nicht, aus welchen Transportgegenständen sich diese Mengen rekrutirten. Je mehr aber in Russland die Industrie erblüht und je mehr die reichen Schätze der grossen Eisenbergwerke usw. allmählich gehoben werden, desto grösser wird das Interesse werden, auch über den Fortgang der Entwickelung auf diesem Gebiete zuverlässig unterrichtet zu werden und zu erfahren, welchen Einfluss die einzelnen Industriezweige auf den Verkehr ausüben.

Solange diesem offenbaren Bedürfnisse nach Erweiterung des sehr schätzenswerthen Sammelwerkes über den Verkehr auf den Eisenbahnen nicht Erfüllung gegeben worden ist, muss der Leser sich leider damit begnügen, nur über die mehrfach genannten 12 Transportartikel unterrichtet zu werden.

Ueber die Bewegung der einzelnen Artikel zu den Landesgrenzen finden wir die folgenden Angaben. Es wurden befördert zu:

		den Häfen des Baltischen Meeres	den Häfen des Schwarzen Meeres	den Häfen des Asowschen Meeres	der Preussischen Grenze	der Oesterreichischen Grenze	den Konsumtionsplätzen des Innern
		in Millionen Pud					
1.		2.	3.	4.	5.	6.	7.
1. Weizen	1891	6,8	74,1	15,9	7.2	2,4	52,1
	1892	2,2	29,4	13,9	2,9	0,1	64,1
	1893	1,3	52,2	17,8	1,5	0,2	74,3
	1894	1,1	78,2	12,2	3,1	1,1	71,0
2. Weizenmehl	1891	7,2	1,8	0,5	0,4	—	36,3
	1892	6,7	1,6	0,6	0,4	—	39,2
	1893	9,1	2,5	0,6	0,4	—	51,5
	1894	7,6	3,0	1,0	0,3	0,0	61,8
3. Roggen	1891	18,4	8,2	6,1	6,9	0,8	41,8
	1892	8,6	3,1	1,1	1,8	—	45,8
	1893	8,0	7,7	2,8	1,5	—	57,2
	1894	5,0	25,1	1,6	4,3	0,7	37,0
4. Roggenmehl	1891	5,2	0,4	—	0.1	—	22,6
	1892	6,3	0,2	0,0	—	—	20,6
	1893	9,5	0,3	0,0	0,1	—	29,0
	1894	8,7	0,2	0,0	0,0	0,0	31,3
5. Hafer	1891	34,1	4,5	1,1	2,1	0,5	36.1
	1892	18,1	2,4	1,2	1,0	—	39,3
	1893	40,8	9,7	1,3	1,7	3,2	42,6
	1894	32,2	7,2	0,5	2,6	7,6	77,0
6. Gerste	1891	5,2	15,2	3,6	1,6	—	9,7
	1892	5,1	8,7	5,7	1,2	—	15,5
	1893	4,6	28,3	9,5	2,6	1,0	23,2
	1894	4,5	45,4	6,6	4,5	3,3	19,4
7. Salz	1891	0,7	1,0	0,2	0,5	0,2	60,4
	1892	0,4	0,4	0,3	0,5	0,2	65,8
	1893	0,2	0,3	0,3	0,4	0,1	64,9
	1894	0,2	0,7	0,3	0,4	0,2	62,6
8. Naphta und Naphtarückstände	1891	1,1	3,5	—	—	0,5	32,3
	1892	1,4	0,6	—	—	0,5	42,6
	1893	1,3	0,3	—	—	0,3	57,6
	1894	2,0	3,7	0,1	0,0	0,1	67,1
9. Petroleum und andere Produkte aus Naphta	1891	3,4	51,8	0,1	0,6	—	28,8
	1892	3,3	0,0	0,2	0,6	0,1	80,8
	1893	3,4	0,0	0,2	0,4	0,1	93,6
	1894	3,6	52,6	0,2	0,4	0,2	33,1
10. Steinkohlen	1891	2,2	6,3	18,3	1,9	0,9	260,1
	1892	1,8	7,8	17,1	1,9	0,8	290,3
	1893	2,2	10,0	17,7	2,4	0,1	321,8
	1894	2,4	11,9	27,4	2,7	2,0	355,0
11. Brennholz	1891	7,4	2,6	0,1	0,1	—	118,9
	1892	8,5	2,6	0,1	0,3	0,1	112,8
	1893	9,1	2,9	0,1	0,3	0,1	129,3
	1894	7,7	3,4	0,1	0,3	0,1	134,2
12. Bauholz	1891	3,7	4,9	0,4	4,6	0,7	119,7
	1892	3,3	4,2	0,4	11,1	0,8	125,1
	1893	3,8	5,1	0,5	6,9	0,6	142,3
	1894	4,3	9,2	0,8	5,3	0,8	146,8

Man sieht aus dieser Zusammenstellung wie das Schwarze Meer bei den weitaus meisten Transportartikeln den Löwenantheil für seinen Handel in Anspruch genommen hat. Das Baltische Meer hat nur bei Weizen- und Roggenmehl, Hafer und Brennholz die erste Stelle inne, während über das Asowsche Meer nur Steinkohlen mehr als über die anderen Meere ausgeführt werden.

Die Ausfuhr über die westliche Landesgrenze ist an und für sich nicht sehr bedeutend, bewegt sich aber im wesentlichen über die Preussische Grenze.

Was endlich den inneren Verkehr anlangt, so hat derselbe vielfach geschwankt, immerhin aber im ganzen eine steigende Tendenz gehabt. Von den hier in Frage kommenden Mengen entfallen in 1894 auf Moskau und Warschau die nachstehend verzeichneten Quantitäten:

	Moskau	Warschau		Moskau	Warschau
	in Millionen Pud			in Millionen Pud	
1. Weizen	1,6	5,5	7. Salz	0,9	0,5
2. Weizenmehl	4,9	2,2	8. Naphta	12,8	0,2
3. Roggen	1,0	1,8	9. Petroleum	2,1	2,3
4. Roggenmehl	7,1	0,1	10. Steinkohlen	7,1	30,8
5. Hafer	13,6	1,7	11. Brennholz	57,7	1,5
6. Gerste	0,8	0,5	12. Bauholz	16,3	3,8

Die verhältnissmässig niedrigen Quantitäten, die Warschau beim Mehl aufweist, werden wohl durch die sehr entwickelte Mühlenindustrie erklärt, während andererseits die Zufuhr an Roggen und Hafer aller Voraussicht nach auf der Weichsel zum grösseren Theile stattfindet. Interessant ist, wie aus den vorstehenden Daten deutlich zu entnehmen ist, dass Moskau z. Zt. noch vorherrschend Holz zum Hausbrande verwendet, während Warschau sich bereits der Kohle ausgiebig zugewandt hat. Wenn man die beiden Zahlen betrachtet und erwägt, dass die Zeit denn doch nicht allzu weit sein kann, in welcher der barbarischen Vernichtung der Wälder behufs Verwendung zum Hausbrand und zur Heizung von Lokomotiven eine Ende gemacht werden wird, so lässt andererseits die Ausbreitung der Kohle zu Heizzwecken einen bisher für Russland ungeahnten Umfang des Eisenbahnverkehrs voraussehen.

Um die sämmtlichen Güter ihrem Bestimmungsorte zuzuführen, leisteten die sämmtlichen Bahnen Russlands:

1891	802,1	Milliarden Pudwerst
1892	827,1	„ „
1893	906,6	„ „
1894	1 044,6	„ „

und der mittlere Lauf sämmtlicher mit Güterzügen beförderten Waaren ergab für 1 Werst

1891	29,7	Millionen Pudwerst
1892	30,4	„ „
1893	32,9	„ „
1894	34,7	„ „

dagegen wurde 1 Pud durchschnittlich befördert

1891 . . .	423 Werst	1893 . . .	420 Werst
1892 . . .	434 „	1894 . . .	419 „

Von den gesammten Pudwersten entfielen auf die besonders genannten 12 hauptsächlichen Transportartikel 599,7 Milliarden, bezw. durchlief 1 Pud durchschnittlich 415 Werst. Da nun die 12 aufgeführten Artikel 15,4 % mehr der Quantität nach lieferten, die von 1 Pud durchschnittlich zurückgelegte Entfernung aber um 4 Werst kleiner ist, als der Durchschnitt des Vorjahres, so folgt hieraus, dass die nicht besonders genannten Transportgegenstände wesentlich grössere Strecken durchlaufen haben müssen, als im Jahre vorher, was gleichfalls auf die Bedeutung hinweist, die die nicht besonders genannten Transportgegenstände nicht nur in wirthschaftlicher Beziehung, sondern auch speziell für die Leistung der Bahnen haben.

Anlangend die vorgenannten 12 Artikel, so sind für sie in unserer Quelle die nachfolgenden Durchschnittsentfernungen, die sie zurückgelegt haben, festgestellt worden:

1 Pud	1891	1892	1893	1894
	Werst			
1. Weizen	405	565	299	319
2. Weizenmehl	491	513	486	536
3. Roggen	633	611	510	477
4. Roggenmehl	446	523	617	618
5. Hafer	693	538	678	822
6. Gerste	408	580	379	374
7. Salz	547	530	434	473
8. Naphta und Naphtarückstände .	459	452	480	506
9. Petroleum und andere Produkte aus Naphta	848	837	827	835
10. Steinkohlen	305	329	323	341
11. Brennholz	121	134	142	146
12. Bauholz	192	199	197	218

Die vorstehende Zusammenstellung zeigt, wie die Entfernung vom Produktionsort bis zum Absatzplatze und der Werth des Transportgegenstandes, wenigstens für die vorbezeichneten Artikel, in keinem Abhängigkeitsverhältniss zu einander stehen. Die Produzenten des verhältnissmässig geringwerthigen Hafers müssen mit ihrer Waare 822 Werst zurücklegen, um an den Markt zu kommen, während die übrigen Getreidegattungen und ebenso Mehl eine viel geringere Transportentfernung zu überwinden hatten. Es müssen sich also die weitab gelegenen Produktionsstätten für Hafer mit einem verhältnissmässig geringen Gewinn begnügen, während z. B. die Weizenproduzenten sich genau in entgegengesetzter Lage befinden, ihr werthvolles Erzeugniss brauchen sie nur auf eine kurze Strecke zu befördern, um an den Markt zu kommen.

In welchem Umfange die einzelne Bahn an der Gesammtleistung aller Bahnen betheiligt gewesen ist, zeigt die nachfolgende Aufzeichnung:

An der Gesammtbeförderung waren betheiligt die Bahnen	der gesammte Gütertransport betrug		davon entfielen speziell 1894 auf						
	1893	1894	Getreide	Salz	Naphta und Naptharückstände	Petroleum und andere Produkte aus Naphta	Steinkohlen	Brennholz	Bauholz
	in Millionen Pud								
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Süd-West . .	313,2	401,8	113,9	8,4	0,4	5,3	19,8	8,5	19,9
Jekatherinen .	181,3	298,2	28,0	3,4	0,3	0,6	136,3	1,7	13,6
Süd-Ost . . .	303,6	245,0	71,1	3,7	13,7	13,1	35,6	0,3	28,0
Nikolai, einschliesslich Hafenbahn .	211,1	241,9	75,6	1,4	8,9	7,2	7,4	19,3	7,8
Kursk-Charkow-Asow .	174,5	227,6	33,1	20,4	1,0	1,6	89,3	2,4	9,4
Warschau-Wien . . .	201,7	225,7	8,8	1,7	0,1	1,2	123,5	0,6	6,9
Charkow-Nikolajew .	150,2	187,3	59,7	10,8	0,2	1,4	38,6	0,9	12,9
Moskau-Kursk . .	168,5	181,3	38,5	4,0	3,6	1,5	11,9	7,0	8,5
Rjäsan-Uralsk . .	142,3	174,4	78,1	1,9	14,4	9,6	2,6	0,8	6,8
Moskau-Kasan:									
a) Moskau-Rjäsan .	} 126,6	155,2	65,9	0,3	12,0	4,5	1,5	3,7	1,7
b) Rjäsan-Kasan . .		15,7	4,9	0,2	0,6	0,1	0,0	2,8	0,5
Weichsel . .	113,0	150,9	21,1	4,3	0,2	4,8	32,1	1,1	4,0
Libau-Romny einschl. Niskowka-Korjukowka .	105,0	137,6	50,8	6,5	0,2	1,7	1,6	4,4	6,4
Moskau-Nishny Nowgorod .	133,6	130,3	15,9	1,5	16,8	4,1	0,5	11,0	7,0
Orel-Witebsk	104,4	128,3	37,5	2,8	1,8	4,5	0,6	29,8	14,2
Losowo-Ssewastopol einschl. Dshankowo-Feodosia .	92,1	127,9	59,3	8,6	0,0	0,5	17,0	0,1	10,4
Iwangorod-Dombrowo .	81,4	113,8	12,9	1,2	0,0	0,7	45,2	0,2	5,4
Ssysran-Wjäsma . .	104,2	112,3	41,6	1,9	3,8	2,3	5,8	3,8	8,2
Moskau-Brest	100,0	105,9	14,1	1,7	1,9	2,0	1,9	26,9	6,1
Transkaukasische . .	116,3	104,9	5,3	0,7	5,0	53,6	0,7	2,9	1,1
Kiew-Woronesh . . .	75,2	101,4	21,5	8,3	0,7	1,7	3,4	0,6	6,6
Petersburg-Warschau .	88,3	94,6	15,9	2,3	0,2	1,2	2,9	5,4	7,7
Wladikawkas	91,2	86,4	45,3	1,6	1,7	0,9	3,2	2,7	3,6
Poljessje . .	61,2	72,8	13,6	4,7	0,5	3,6	0,2	7,0	5,0
Warschau-Terespol .	47,6	65,6	12,3	3,2	0,3	2,3	6,2	1,2	2,0
Fastow . . .	50,5	65,1	11,8	1,2	0,1	0,4	9,8	1,5	2,9
Baltische und Pskow-Riga	39,1	63,2	19,3	1,4	0,8	0,7	3,7	5,3	3,2
Lodz	56,1	63,5	2,7	0,4	0,0	0,5	38,6	0,3	4,6
Ural	57,1	59,5	8,3	0,6	0,0	0,8	10,3	2,3	0,8
Moskau-Jaroslawl-Archangelsk . . .	63,1	58,9	4,3	1,7	9,4	0,7	0,1	5,7	6,9
Riga-Dwinsk einschl. Riga-Bolderaa . . .	46,5	53,2	12,7	1,1	0,8	0,9	5,1	2,2	2,7
Dwinsk-Witebsk . .	39,6	51,3	28,3	0,9	0,2	1,4	0,3	0,2	0,2

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Ssamara-Slatoust . . .	48,7	51,0	18,2	1,1	3,6	0,6	0,4	0,1	2,3
Rybinsk-Bologoje . .	25,2	30,8	16,3	0,8	1,6	0,2	0,0	0,0	0,2
Schuja-Iwanowo . . .	29,3	30,0	2,8	0,3	5,6	0,3	0,1	3,2	2,2
Baskuntschack . .	11,8	12,1	0,0	12,0	—	—	—	—	0,0
Mitau . . .	9,7	11,1	2,6	0,4	0,0	0,1	0,5	0,5	0,5
Murom . . .	11,5	10,6	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	2,9	2,4
Nowotorshock . .	12,7	10,3	3,2	—	—	0,0	—	2,3	0,1
Nowgorod . .	7,6	6,7	2,6	0,0	—	0,0	0,0	0,1	0,0
Rshew-Wjäsma . .	5,5	4,9	0,8	0,0	—	0,0	—	0,3	0,0
Borowitschi .	3,8	4,9	0,8	0,1	—	0,0	0,0	0,5	0,0
Riga-Tuckum	2,2	2,6	0,6	0 0	—	0,0	0,0	0,0	0,2
Zarskoje-Sselo . . .	1,5	1,7	—	—	—	—	—	—	—

Nimmt man als Ergänzung zu der vorstehenden Tabelle die nachfolgende Theilung der Bahnen nach der Art des Verkehrs vor und berücksichtigt das Prozentverhältniss, das von dem Gesammtverkehr auf die spezielle Art des Verkehrs entfallen ist, so hat der Leser das Material zur Hand, um sich ein Bild nicht nur von der wirthschaftlichen Bedeutung der Bahn, sondern auch des Gebietes, das die einzelne Bahn durchzieht, zu machen.

Die sämmtlichen Bahnen sind nach folgenden 4 Gruppen zerlegt, nämlich in:

1. Bahnen mit vorherrschendem Lokalverkehr:

a) Baskuntschack . . 100 %
b) Transkaukasische . 100 „
c) Ural . . . . 100 „
d) Jaroslawl-Wologda 100 „
e) Zarskoje-Sselo . . 100 „
f) Riga-Tuckum . . . 99,3 „
g) Rjäsan-Kasan . . . 90,6 „
h) Wladikawkas . . . 70,7 „
i) Moskau-Jaroslawl-Kostroma . . . . 69,2 „
k) Dshankowo-Feodosia 57,8 %
l) Ssamara-Slatoust . . 57,3 „
m) Jekatherinen . . . 56,7 „
n) Schuja-Iwanowo . . 55,2 „
o) Warschau-Wien . . 51,4 „
p) Moskau-Nishny Nowgorod . . . . . . 47,3 „
q) Süd-West . . . . . 46,9 „
r) Losowo-Ssewastopol 40,3 „
s) Moskau-Brest . . . 36,8 „

2. Bahnen mit vorherrschendem Versandverkehr:

a) Murom . . . . . . 80,9 %
b) Rybinsk-Bologoje . 77,7 „
c) Borowitschi . . . . 63,3 „
d) Nowotorshock . . . 47,9 „
e) Süd-Ost . . . . . 40,2 „
f) Kursk - Charkow-Asow . . . . . . 39,3 „
g) Iwangorod - Dombrowo . . . . . . 37,8 %
h) Ssysran-Wjäsma . . 37,2 „
i) Warschau-Wien . . 34,5 „
k) Mitau . . . . . . 33,1 „
l) Süd-West . . . . . 32,2 „

3. Bahnen mit vorherrschendem Empfangsverkehr:

a) Lodz . . . . 92,8 %
b) Riga-Dwinsk . . . 55,9 „
c) Nowgorod . . . . 55,3 „
d) Nikolai . . . . . . 46,8 „
e) Libau-Romny . . . 40,9 „
f) Baltische u. Pskow-Riga . . . . . . 40,1 %
g) Charkow-Nikolajew 38,4 „
h) Rshew-Wjäsma . . 35,5 „
i) Petersburg-Warschau 34,1 „

4. Bahnen mit vorherrschendem Durchgangsverkehr:

a) Dwinsk-Witebsk . . 86,3 %
b) Weichsel . . . . . 62,1 „
c) Warschau-Terespol . 57,4 „
d) Kiew-Woronesh . . 52,2 „
e) Poljessje . . . . . 51,3 „
f) Orel-Witebsk . . . 46,7 %
g) Moskau-Rjäsan . . 40,8 „
h) Rjäsan-Ssaratow . . 40,3 „
i) Moskau-Kursk . . . 39,9 „
k) Fastow . . . . . . 33,3 „

Endlich sei noch bemerkt, dass das offizielle Werk feststellt, dass die mittlere Intensitätsgrenze des Verkehrs für alle Bahnen Russlands 35,8 Millionen Pud (1893 = 32,9 Millionen Pud) betragen hat und dass diese Grenze von 18 Bahnen (1893: 16 Bahnen) mit zusammen 14 911 Werst Betriebslänge (1893: 10 478 Werst) oder 48,4 % (1893: 38 %) der Gesammtlänge aller Bahnen überschritten ist. Es sind das die nachfolgend aufgezählten Bahnen:

	Millionen Pud		Millionen Pud
1. Nikolai	122	12. Süd-West	46
2. Moskau-Rjäsan . .	99	13. Weichsel	45
3. Warschau-Wien .	83	14. Iwangorod - Dombrowo	44
4. Moskau-Kursk . .	75	15. Losowo - Ssewastopol	42
5. Moskau - Nishny Nowgorod	64	16. Libau-Romny-Kalkuhnen	41
6. Kiew-Woronesh .	59	17. Süd-Ost	38
7. Lodz	59	18. Kursk - Charkow-Asow	37
8. Transkaukasische .	55		
9. Jekatherinen . . .	54		
10. Orel-Witebsk . .	54		
11. Dwinsk-Witebsk .	48		

Ueberblickt man den Verkehr, wie er sich im ganzen auf dem Eisenbahnnetze Russlands in den letzten Jahren entwickelt hat, so ist der lebhafte Aufschwung im allgemeinen, als auch bei den im besonderen behandelten 12 Transportartikeln nicht zu verkennen. Ob aber die Leistungsfähigkeit der Bahnen nicht allmählich erreicht worden ist, ist eine andere Frage, die allerdings nicht nach den oben besprochenen Materialien, wohl aber nach den Erfahrungen der letzten Jahre sich beurtheilen lässt. Zieht man den Herbst und Winter 1896/97 zur Beantwortung der Frage nach der Leistungsfähigkeit der Bahnen heran, so wird man zu dem Schluss gedrängt, dass diese schon längst überschritten ist, denn Mitte Februar d. J., gelangten z. B. Getreidesendungen zur Abfertigung, die im November und sogar noch früher auf den Stationen eingelagert worden sind, um den Zeitpunkt zu erwarten, an dem die Reihenfolge an sie zur Beförderung kommt. Das sind offenbar unverkennbare Zeichen, dass die Leistungsfähigkeit bereits überschritten ist, wenn Güter 3 Monate warten müssen, um auf den Weg gebracht zu werden.

Als Erklärung für diese Erscheinung lässt sich anführen dass im Jahre 1894 von den 31 219 Werst Bahnlänge nur 7 299 zweigeleisig waren, also auf rund 77 % der Bahnen ein eingeleisiger Betrieb unterhalten werden muss, der die Leistungsfähigkeit der Bahnen natürlich innerhalb gewisser Grenzen hält, die aber offenbar unter den z. Zt. obwaltenden Verhältnissen zu eng sind.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Hannover. Am 1. d. Mts. ist die Haltestelle Dörentrup an der Bahn von Lage nach Hameln für den öffentlichen Personen- und den gesammten Güterverkehr mit Ausnahme von Sprengstoffsendungen sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Betrieb genommen worden.

Zeitweise Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Altona. Die Station Hohnstorf ist bis auf weiteres, und zwar für die Dauer der Hochwassergefahr, für den Sprengstoffverkehr gesperrt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 773 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der Achsbruchstatistik (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 787 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 3. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Kaufschillingsfrage der Südbahn.

Die halbamtliche „Wiener Abendpost" vom 1. d. Mts. veröffentlichte folgendes Communiqué:

„Anlässlich des schon im Mai 1896 überreichten Ansuchens der K. K. priv. Südbahngesellschaft um die Bewilligung, den Rest ihres 4 % Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 17 000 000 *M.* Deutscher Reichswährung ausgeben zu dürfen, hat die K. K. Regierung unter anderem die Bedingung gestellt, dass vorher der seinerzeit von der K. K. Staatsverwaltung im Klagewege vor dem konzessionsmässig bestellten Schiedsgerichte anhängig gemachte Rechtsstreit wegen Zahlung des Kaufschillingsrestes der Linie Wien-Triest und weiterhin auch der Lom-

bardisch-Venetianischen Bahnen durch schiedsgerichtliche Entscheidung endgültig ausgetragen werde.

Zu diesem Begehren fand die K. K. Regierung sich angesichts der Höhe der streitigen Schuld, welche derzeit noch im Betrage von 33 982 176,16 fl. Oe. W. aushaftet, sowie in der Erwägung bestimmt, dass eine Freigebung des vorerwähnten Anlehensrestes zu anderen Zwecken als zur Befriedigung der dem Staate gegebenenfalls zugesprochenen Forderung die Realisirbarkeit dieser letzteren hätte erschweren können.

Da die Südbahngesellschaft, dem Standpunkte der Staatsverwaltung Rechnung tragend, sich dem Wunsche der Regierung anschloss, den schwebenden Streit im Entscheidungswege zur Austragung zu bringen, so wurde das Schiedsgericht von beiden Streittheilen übereinstimmend ersucht, das seinerzeit sistirte Verfahren wieder aufzunehmen und mit der Fällung des Schiedsspruches vorzugehen. Dieser Schiedsspruch ist nunmehr erfolgt.

Das Schiedsgericht hat zu Recht erkannt, dass die Südbahngesellschaft berechtigt ist, das Zehntel des Bruttoerträgnisses, soweit dasselbe 107 000 fl., beziehungsweise das Viertel des Bruttoerträgnisses, so weit dasselbe 110 000 fl. per Jahr und Meile übersteigt, zur Abstattung der der Gesellschaft obliegenden Zahlung der vollen staatlichen Einkommensteuer sammt staatlichen Zuschlägen, sowie zur Zahlung der Hälfte der nichtärarischen Umlagen und Zuschläge zu verwenden und dass erst der sodann verbleibende Rest dieses Ueberschusses zur Abstattung des Kaufschillingsrestes heranzuziehen ist.

Auf Grund dieses Schiedsspruches wird die Südbahngesellschaft für das Jahr 1896 eine nach Abschluss der betreffenden Jahresrechnung noch genauer zu ermittelnde Kaufschillingsquote von ungefähr 450 000 fl. Oe. W. und für die vergangene Periode 1880—1895 etwas mehr als 1 600 000 fl. Oe. W. an die Regierung zu leisten haben.

Hiermit ist eine seit vielen Jahren zwischen dem Staate und der Südbahngesellschaft schwebende, überaus komplizirte Streitfrage, welche in noch weit höherem Maasse als die Staatsfinanzen den Oesterreichischen Eisenbahnkredit berührt, zur Entscheidung gelangt. Wiewohl es dem Staate nur theilweise gelungen ist, seine Ansprüche im Rechtswege durchzusetzen, darf der erreichte Erfolg doch insofern lebhaft begrüsst werden, als auf Grund des Schiedsspruches nunmehr ein klares Rechtsverhältniss geschaffen ist, welches dem Staate die allmähliche Befriedigung seiner ganzen Kaufschillings-Restforderung in sichere Aussicht stellt."

Zum näheren Verständnisse dieser Mittheilung wollen wir einige Bemerkungen hinzufügen: Die Südbahn schuldet dem Staate als Rest des Kaufschillings, der für die Erwerbung der alten Linien zu zahlen war, 33,9 Millionen Gulden. Die Modalitäten der Rückzahlung werden im Art. 12 des zwischen der Regierung und der Südbahn im Jahre 1867 geschlossenen Vertrages geregelt. Nach der Bestimmung des § 16 der Konzessionsurkunde vom Jahre 1858 hatte die Südbahn die Hälfte des Erträgnisses über sieben Prozent des Anlagekapitals dem Staate als Abschlagszahlung auf den Kaufschilling zu geben. Damals besass die Südbahn eine Nettogarantie von 5,25 % für die Verzinsung und Tilgung ihres Anlagekapitals. Durch den erwähnten Vertrag vom Jahre 1867 wurde die Nettogarantie in eine Bruttogarantie verwandelt. Der Staat garantirte der Südbahn ein Bruttoerträgniss für jede Meile von je 100 000 fl. Infolge der Umwandlung der Nettogarantie in eine Bruttogarantie war es nothwendig, auch die Bestimmungen zu ändern, welche für die Rückzahlung des Kaufschillingsrestes maassgebend sein sollten. Beide Theile liessen sich, wie die Südbahn vor einigen Jahren in der Generalversammlung erklärte, von dem Gedanken leiten, dass aus dieser Umwandlung für die Gesellschaft weder ein Nutzen, noch ein Schaden entstehen solle. Der § 16 der Konzessionsurkunde vom Jahre 1858 sollte nur vom Netto in Brutto ziffermässig umgewandelt werden. Nach der Konzession hatte die Südbahn, wie gesagt, die Hälfte des Ertrages über 7 % an den Staat abzugeben. Der Art. 12 des Vertrages vom Jahre 1867 fordert, dass die Südbahn von jedem Bruttoerträgnisse pro Meile über 107 000 fl. ein Zehntel und von jedem Bruttoerträgnisse pro Meile über 110 000 fl. ein Viertel per Meile und Jahr zur Rückzahlung des Kaufschillings verwenden müsse. Dieses Verhältniss ist ganz klar und eine Verwicklung entstand erst, als die Südbahn im Jahre 1880 in die Steuerpflicht trat und somit ihr Erträgniss mit der Einkommensteuer und den Zuschlägen belastete.

Die Regierung verwies darauf, dass die Südbahn die Steuer zum Theil auf die Prioritätenbesitzer überwälzte und somit nicht neuerdings bei der Bruttoberechnung in Abzug bringen dürfe. Ferner behauptete die Regierung, dass sich der Art. 12 des Vertrages von 1867 nicht auf die autonomen Zuschläge beziehe und dass auch diese nicht in Abzug gebracht werden dürfen. Die Regierung machte einen Prozess beim Wiener Handelsgericht anhängig, aber im Laufe des Verfahrens wurde der Kompetenzeinwendung der Südbahn stattgegeben und erkannt, dass dieser Fall dem konzessionsmässig vorgesehenen Schiedsgericht zu unterbreiten sei. Die Regierung ernannte zu ihrem Schiedsrichter den Wiener Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. von Haimberger. Als Schiedsrichter der Südbahn fungirte der Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Adolph von Weiss. Das Schiedsgericht selbst proponirte einen Vergleich, der aber nicht zustande kam. Als nun die Südbahn im vorigen Jahre um die Bewilligung ansuchte, 4 % Prioritäten im Betrage von 17 000 000 ℳ. auszugeben, wurde die Lösung der Kaufschillingsfrage dringend. Die Regierung hatte nämlich mit der Südbahn vereinbart, dass die zweite Hälfte der im ganzen 40 000 000 ℳ. betragenden Markanleihe zur Deckung des Kaufschillingsrestes verwendet werden soll, wenn die Südbahn beim Schiedsgericht unterliegen sollte. Nachdem die Südbahn forderte, man möge ihr die Ausgabe dieser Prioritäten zur Bestreitung von Investitionen gestatten, so musste vor der Erledigung dieses Gesuches der Schiedsspruch erfolgen. Das ist auch geschehen, und beide Schiedsrichter haben einverständlich erkannt, dass die Südbahn berechtigt sei, die gesammte staatliche Einkommensteuer abzuziehen. Von den autonomen oder nicht ärarischen Umlagen und Zuschlägen dürfe die Südbahn jedoch nur die Hälfte in Abzug bringen. Auf Grund dieses Schiedsspruches, welcher eigentlich den Charakter eines Vergleiches hat und weder den Standpunkt der einen noch der anderen Partei vollständig anerkennt, hat die Südbahn vom Jahre 1880 bis 1895 einen Betrag von 1 695 000 fl. nachträglich zu bezahlen. Für das Jahr 1896 ergibt sich approximativ ein Betrag von 450 000 fl. Im ganzen hat sonach die Südbahn für Rechnung der verflossenen 16 Jahre 2 145 000 fl. an den Staat abzuführen.

Ungarische Südostbahn.

Das Ungarische Handelsministerium hat mit der Bank für Transportwerthe in Basel eine Vereinbarung wegen des Baues einer Bahnlinie im südöstlichen Ungarn getroffen.

Damit ist die Ausführung einer Bahnlinie sichergestellt, welche sowohl strategisch, wie volkswirthschaftlich von hervorragender Bedeutung ist. Die neue Eisenbahnlinie, deren Länge 187 km beträgt, schliesst im Süden an die Station Werschetz der Linie der Ungarischen Staatsbahn Temesvar - Bazias an, führt nach Norden zur Station Gattaja, wo sie die von Reschitza kommende Linie der Ungarischen Staatsbahn schneidet und endet in Maros-Illye an der Linie Piski-Arad. Die Abkürzung des Transportweges, welche durch die neue Linie gegen die heute bestehenden Routen erzielt wird, ist aus folgender Tabelle zu ersehen:

Benennung der Strecke	Länge in Kilometern		
	auf der bestehenden Route	auf der neuen Linie	Abkürzung
Maros-Illye-Versecz. .	258	187	71
„ „ -Lugos . .	243	83	160
„ „ -Gattaja .	236	142	94
„ „ -Temesvar.	183	143	40
Versecz-Gattaja . . .	60	45	15
„ -Lugos . . .	135	104	31

Das Kapital ist festgesetzt in 2 558 500 fl. Stammaktien und 6 335 300 fl. in Prioritätsaktien. Da die Bahn eine zweite Aufmarschlinie von Siebenbürgen zur Donau bildet, werden sämmtliche Stationen mit Kriegsgeleisen versehen, sodass fünfzigachsige Züge täglich nach beiden Richtungen verkehren können. Zur Ermöglichung des Transportes schwerer Geschütze wird der Unterbau auf 12 t Achsendruck hergestellt. In kommerzieller Hinsicht ist die neue Verkehrslinie berufen, die bedeutenden Transporte von Bauholz, Steinkohlen, Steinen, Kalk usw. aus Siebenbürgen zur Donau zu vermitteln und den Erzverkehr zwischen Reschitza und Anina zu übernehmen. Zur Bewältigung des voraussichtlich sehr regen Personenverkehrs wird dieser auf Grund des Lokalbahngesetzes ausgeführten Eisenbahn gestattet sein, beschleunigte Personenzüge mit der Geschwindigkeit von 40 km pro Stunde (die doppelte Geschwindigkeit gewöhnlicher Lokalbahnen) einzuführen.

Einnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im Januar d. J.

Bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ergibt sich im Monat Januar d. J., im Vergleiche zu demselben Monate des Vorjahres, beim Personenverkehre eine Zunahme der Frequenz um 79 713 Personen mit einer Mehreinnahme von 28 410 fl. Hiervon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen: 76 224 Personen mit 24 095 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien 3 489 Personen mit 4 315 fl. — Im Güterverkehre ist eine Frequenzsteigerung um 189 522 t mit einer Mehreinnahme von 410 276 fl. zu verzeichnen. Hiervon kommen auf die westlichen Staatsbahnen 152 444 t mit 279 894 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien 37 078 t mit 130 382 fl. Das Frequenzplus des Güterverkehrs der westlichen Staatsbahnen ist auf die Mehrbeförderung von Eisen-

und Stahlschienen, Erde, Erze, Getreide, Kohle, Mehl, Rüben und Steine zurückzuführen, wogegen in den Artikeln Holz und Vieh eine Abnahme des Verkehrs stattgefunden hat. Die Wenigerverfrachtung von Holz ist in dem Mangel an Schnee, welcher die Herstellung von Schlittenbahnen und hierdurch die Abbringung des Holzes von den meist hoch situirten Lagerplätzen ermöglicht haben würde, begründet. Die Staatsbahnen in Galizien zeigen bei Erde, Holz, Kohle, Petroleum und Ziegel eine Steigerung, bei Getreide und lebendem Vieh eine geringe Abnahme in der Frequenz. — Die Mehreinnahme im Gesammtverkehr beträgt 438 686 fl.

Mährisch-Schlesische Centralbahn.

Die in Liquidation befindliche Gesellschaft ruft nunmehr die Generalversammlung ein, in welcher über die Vertheilung des Gesellschaftsvermögens an die Aktionäre Beschluss gefasst werden soll. Bekanntlich hat das Verstaatlichungsübereinkommen für die Aktionäre keine fixe Einlösungsquote festgesetzt, sondern sie auf die nach Befriedigung der Gläubiger verbleibende Liquidationsmasse verwiesen. Diese Liquidationsmasse besteht aus einem Restbetrage in 4 % Staatsschuldverschreibungen und aus einem kleinen Baarbestand. Die Einlösung wird in der Weise vor sich gehen, dass auf je 10 Aktien eine Staatsschuldverschreibung von 100 fl. und ein Baarbetrag von etwa 35 fl. entfällt. Demnach beträgt das Verstaatlichungsergebniss 13,50 fl. pro Aktie.

Personalnachrichten.

Oesterreichisches Eisenbahnministerium.

Ernannt wurden: der Oberingenieur Eduard Pichler Edler von Deeben und der Ministerial-Vizesekretär Oskar Freiherr von Pusswald zu Ministerialsekretären, die Ministerialkonzipisten Dr. Max Ritter von Pichler, Dr. Arnold Krasny, Dr. Theodor Zelinka, Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim und Dr. Franz Deschka sowie der Sekretär 2. Klasse der Oesterreichischen Staatsbahnen, Dr. Max Freiherr von Wimffen, zu Ministerial-Vizesekretären im Eisenbahnministerium, ferner der Oberingenieur Jakob Ritter von Mikuli zum Baurath, die Ingenieure Wolfgang Freiherr von Ferstel, Josef Fortwängler, Karl Rosner und Adolf Weisser zu Oberingenieuren im Eisenbahnministerium, der Kommissäradjunkt der Generalinspektion, Viktor Linger, zum Kommissär, der Rechnungsrevident Franz Swoboda, der Oberrevident der Staatsbahnen, Hans Eckschlager, und der Offizial der Staatsbahnen, Peter Pacholik, zu Rechnungsräthen im Eisenbahnministerium.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Stationsnamen - Aenderung. Die Benennung der auf unserer Linie Marburg-Franzensfeste gelegenen Station Föderlach wurde auf Föderlach-Faakersee abgeändert.

Wien, am 22. Februar 1897. (446)

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. Bayerische Staatseisenbahnen. Wegen Dammsenkung war auf der Lokalbahn Bayreuth-Warmensteinach der Güterverkehr vom 16. bis mit 23. Februar l. J. eingestellt.

München, den 26. Februar 1897. (447)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

3 Güterverkehr.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst wird am 4. März d. J. wieder eröffnet.

Breslau, den 1. März 1897. (448)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahngütertarif der Tarifgruppe V. Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr. Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr. Für Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine) von denjenigen Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle, Magdeburg, Berlin, Stettin, Breslau und Bromberg, an welchen sich Kohlengruben, Kokereien und Briketfabriken befinden, sowie für Steinkohlen, Steinkohlenkoks, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbrikets von den Stationen Cönnern, Gross-Weissand, Nauendorf und Stumsdorf des Direktionsbezirks Magdeburg nach allen den obenbezeichneten Verkehren angehörenden Stationen findet vom 1. April 1897 ab Frachtberechnung nach den Sätzen des allgemeinen Ausnahmetarifs für bestimmte Düngemittel, Erde usw. (Rohstofftarif) statt.

Der Frachtberechnung nach diesen Ausnahmesätzen wird jedoch mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei aber für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, jedoch weniger als 15 t, nur ein solches von 10 t gerechnet. Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

Ausgeschlossen bleiben Sendungen von unverpacktem Braunkohlenkoks (Grudekoks), bei welchen das wirklich verladene Gewicht, mindestens jedoch 10 000 kg der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden.

Soweit ältere Ausnahmetarife oder einzelne Ausnahmesätze auf die Sätze des Rohstofftarifs erhöht sind, werden die Tariferhöhungen erst zum 1. Oktober d. J. durchgeführt. Bis dahin bleiben die jetzt geltenden niedrigeren Ausnahmesätze und ihre Anwendungsbedingungen in Geltung. Soweit dagegen auf kurze Entfernungen in einzelnen Stationsverbindungen gegenwärtig niedrigere Ausnahmesätze bestehen, werden diese zur Schonung bestehender Verhältnisse noch auf 3 Jahre bis zum 1. April 1900 beibehalten.

Die billigeren Ausnahmesätze für Braunkohlenbrikets von den Gruben- usw. Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg nach den Stationen der Küstengebiete der Direktionsbezirke Danzig und Stettin, ferner für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie den vorgelegenen Stationen bleiben auch ferner bestehen. Der Frachtberechnung nach den Sätzen für die Berliner Bahnhöfe, Ringbahn- und vorgelegene Stationen wird jedoch von dem obengenannten Tage ab gleichfalls mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen in der vorangegebenen Weise zu Grunde gelegt. Die damit verbundenen Frachterhöhungen treten jedoch erst am 20. April d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen von Ende dieses Monats ab die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, bis dahin die unterzeichnete Direktion.

Magdeburg, den 4. März 1897. (449)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg usw. vom 13. April 1893. Die Station Grosspostwitz der Königlich Sächsischen Staatsbahnen wird mit Geltung von sogleich in den vorstehend genannten Tarif mit den folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Frachtsätze für 100 kg in Mark.

Nach	von Königsberg i/Pr.			von Elbing		
	Entfernung	a für Flachs und Hanf usw.	b für Flachs- und Hanfheede usw.	Entfernung	a für Flachs und Hanf usw.	b für Flachs- und Hanfheede usw.
	km	in Mengen zu 10 000 kg usw.		km	in Mengen zu 10 000 kg usw.	
Zur Tariftabelle V (Seite 8 des I. Nachtrags).						
Grosspostwitz	407	1,01	0,94	290	0,71	0,64

Ausserdem werden die auf Seite 6 und 7 des I. Nachtrags für Görlitz aufgeführten Rubelfrachtzuschläge erhoben.

Nach	Entfernung km	a	b	Entfernung km	a	b
Zur Tariftabelle VI (Seite 2 des II. Nachtrags).						
Grosspostwitz	725	1,57	1,50	608	1,27	1,20
Zur Tariftabelle VII (Seite 3 des II. Nachtrags).						
Grosspostwitz	725	1,66	1,59	608	1,36	1,29

Bromberg, den 27. Februar 1897. (450)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 15. März l. J. wird die Station Huta zielona mit den Frachtsätzen und Entfernungen der Station Rawa ruska in den vorbezeichneten Verband einbezogen.

Breslau, den 25. Februar 1897. (451)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März l. J. gelangen für die Beförderung von Holz ab Garsten nach Uebersee direkte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, welche bei den genannten Stationen zu erfahren sind.

München, im Februar 1897. (452)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinischer Nachbarverkehr. Vom 6. März d. J. ab wird die Station Haan des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 5a für Basalt usw. des Gütertarifs vom 1. April 1895 mit den für die Station Grinten bestehenden Sätzen als Empfangsstation einbezogen.

Köln, den 1. März 1897. (453)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. März d. J. tritt ein Nachtrag I zum Ausfuhrtarif für Getreide usw. von Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Erfurt, Frankfurt, Halle, Hannover, Magdeburg und Münster und Station Bremen der Oldenburgischen Staatsbahnen nach Stationen der Holländischen, der Niederländischen Staats- und der Niederländischen Centralbahn vom 15. Februar d. J. in Kraft. Derselbe enthält Berichtigungen, welche, soweit die hiermit verbundenen Erhöhungen mit * bezeichnet sind, erst vom 1. Mai d. J. Gültigkeit erlangen.

Der Nachtrag ist von der unterzeichneten Direktion zu beziehen.

Elberfeld, den 28. Februar 1897. (454)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Pegau a. d. Elster in den Ausnahmetarif 1 B für Stammholz einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Erfurt, den 2. März 1897. (455)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif. Theil I vom 1. April 1894 Am 1. April 1897 tritt ein Nachtrag V zum vorbezeichneten Tarife in Kraft, welcher enthält:

I. Aenderung und Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 57 der Verkehrsordnung.
II. Neue Fassung der Anlage H. zum Tarif.
III. Die abgeänderten Abschnitte
  B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklasifikation,
  C. Nebengebührentarif und den Anhang: Alphabetisches Verzeichniss zum Abschnitt B.

Durch den Nachtrag werden, abgesehen vom Abschnitt VI des Nebengebührentarifs (Deckenmiethe) lediglich Ermässigungen eingeführt. Soweit die Neuregelung der Gebühren für die Ueberlassung von Decken Erhöhungen der bisherigen Sätze zur Folge hat, treten die neuen Bestimmungen erst vom 1. Mai d. J. ab in Kraft.

Die Ergänzung der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) der letzteren genehmigt worden.

Druckabzüge des Nachtrags zum Preise vom 30 ₰ für das Stück können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz), vom 20. März d. J. ab bezogen werden. Bis dahin wird auf Verlangen über die eintretenden Tarifänderungen von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen nähere Auskunft ertheilt.

Berlin, den 2. März 1897. (456)
Namens sämmtlicher Deutschen Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I, vom 1. April 1895. Am 1. April 1897 tritt ein Nachtrag II zum vorbezeichneten Tarif in Kraft, welcher Aenderungen der §§ 14 und 15 der Allgemeinen Tarifvorschriften — Frachtermässigungen für die Beförderung von Zuchtpferden in Wagenladungen — enthält.

Druckabzüge des Nachtrags können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 20. März d. J. ab bezogen werden.

Berlin, am 2. März 1897. (457)
Namens sämmtlicher Deutschen Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Ausnahmetarif vom 1. März 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb. Am 15. März d. J. wird die Station Gütersloh des Direktionsbezirks Hannover für den Versand von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Essen, den 2. März 1897. (458)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Thüringisch - Hessisch - Sächsischer Verband. Mit dem Zeitpunkte der Eröffnung des vollspurigen Betriebes auf der Strecke Klotzsche-Königsbrück der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (voraussichtlich am 1. April d. J.) wird die Station Königsbrück in den Gütertarif für obenbezeichneten Verband einbezogen.

Die betheiligten Abfertigungsstellen ertheilen Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc.

Erfurt, den 2. März 1897. (459)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Im Tarifheft 5 der Abtheilung A (Baden) werden am 10. März d. J. die Tarifentfernungen zwischen einigen Stationen des Bezirks Münster und der Station Heidingsfeld der Badischen Staatsbahn um je 1 km ermässigt und wird mit Gültigkeit vom 20. April d. J. ab die Entfernung Lengerich (Westfalen) - Heidingsfeld von 355 auf „455“ km erhöht.

Köln, den 4. März 1897. (460)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn - Personen- und Gepäcktarif, Theil I, vom 1. April 1895. Am 1. April 1897 tritt ein Nachtrag II zum vorbezeichneten Tarif in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu den §§ 11 und 30 der Verkehrsordnung und Aenderungen in der Zusammenstellung der Gebühren für die Ueberführung von Sonderzügen etc. enthält, durch welche lediglich Erleichterungen herbeigeführt werden. Die Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der letzteren genehmigt worden.

Druckabzüge des Nachtrags können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn - Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz), vom 20. März d. J. ab bezogen werden.

Berlin, am 2. März 1897. (461)
Namens sämmtlicher Deutschen Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

---

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Meppen - Haselünner Eisenbahn. Am 1. April 1897 gelangt auf unserer Strecke ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Gepäck, Expressgut und Hunden zur Einführung.

Die in dem Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Die Tarife sind käuflich auf den Stationen Meppen und Haselünne, woselbst auch die Preistafeln im Raum zum Fahrkartenschalter zum Aushang gebracht sind.

Haselünne, den 15. Februar 1897. (462)
Die Betriebsverwaltung.
Stemmler.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.



— 165 —

1897.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr.8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 10. März 1897.

Inhalt:

Jüngste Entwickelung von Canada, insbesondere durch den Einfluss der Eisenbahnen.*)

Der östliche Theil Canadas, der bis vor wenigen Jahren allein bevölkerte und ertragreiche Theil des Landes, ist durch Wasserverbindungen im besonderen Maasse begünstigt. Vom St. Lorenz bis oberhalb des Oberen Sees ist eine etwa 3 640 km weit sich ausdehnende Wasserstrasse vorhanden, die, in ihrem Lauf verbessert und von zahlreichen Kanälen begleitet, ein wichtiges Element in der Entwickelung Canadas darstellt. Immerhin ist die Kolonisation auf die nächste Umgebung dieses Wasserlaufs beschränkt. Der ganze ungeheure Landstrich jenseits des Oberen Sees, etwa 4 000 km, der Canadische Far-West, ist eine völlige Wildniss, in der es an geeigneten Verbindungen fehlt. Der lange strenge Winter macht was an Wasserläufen vorhanden ist vom November bis Ende März für die Schifffahrt des Landes völlig unfahrbar. Die Wohlfahrt des Landes, die landwirthschaftliche, gewerbliche und Handelsthätigkeit selbst der von der Natur mit Schifffahrtswegen am meisten begünstigten Gegenden sind daher auf die Eisenbahnen vorzugsweise angewiesen.

Die Geschichte Canadas in diesem Jahrhundert ist weniger gekennzeichnet durch politische, als durch wirthschaftliche Ereignisse, und um den Einfluss der Eisenbahnen auf diese dünn bevölkerten Länder richtig würdigen zu können, ist es erforderlich, den Blick auf die verschiedenen Zeitepochen der Entwickelung zurück zu lenken. Der Beginn des Eisenbahnbaues 1836 ist der Anfang der Geschichte; die Vollendung der Grand Trunkbahn bezeichnet einen weiteren Markstein; die Vollendung der Hauptlinie der Interkolonialbahn 1876, ferner der Beginn und die Vollendung der Canadischen Ueberlandbahn 1877 und 1886 bezeichnen in der Geschichte des Landes weitere besonders hervortretende Ereignisse. Die letzte Bahn stellt vielleicht die kühnste und am energischsten geförderte Unternehmung der neueren Zeit dar.

Unter der gegenwärtigen Verwaltungsform besteht Canada noch nicht lange. Von 1791—1841 war das Gesammtgebiet des Landes in 4 Bezirke mit gesonderten Regierungen und besonderen Gesetzen und Archiven, nämlich Neuschottland, Neubraunschweig, Ober- und Untercanada getrennt. Ober- und Untercanada wurden 1841 zu Canada und 1867 alle 4 zu einem Bundesstaat vereinigt, der 1870 das Nordwestgebiet und die Provinz Manitoba erwarb. 1871 gliederten sich Britisch Columbien und die Prinz Ferdinandinsel der Herrschaft Canada an. Im Jahre 1836 wurde als erstes Eisenbahnunternehmen eine kurze Strecke zu La Prairie und St. Johns in dem damaligen Untercanada eröffnet. Der Abschnitt bildet einen Theil der Montreal- und Champlainbahn, die 1851 vollendet wurde und Beziehungen zwischen Conavaga am südlichen Ufer des St. Lorenz und einem an der Grenze der Vereinigten Staaten gelegenen

*) Nach einer in den „Engineering News" vom vorigen Jahre befindlichen, sich durch mehrere Nummern hinziehenden eingehenden Abhandlung über die Entwickelung Canadas, welche sodann im „Genie Civil" im Auszug mitgetheilt worden ist.

Punkte vermittelt. 1847 gab es erst 87 km Eisenbahn, sämmtlich in Untercanada.

Das Jahrzehnt von 1850—1860 sah viele Eisenbahnen entstehen. Das Netz der Grand Trunk wurde von 1852—1860 gebaut, im ganzen 1 403 km. Die Strecke von Montreal bis Toronto wurde 1856 eröffnet, und durch den Bau der Viktoriabrücke über den St. Lorenz im Dezember 1859 wurde die direkte Schienenverbindung mit dem äussersten Süden der Linie und dem Gebiet von Portland im Staate Maine der Vereinigten Staaten geschaffen. 1860 gab es 16 Eisenbahn-Betriebsgesellschaften in Canada mit 3 200 km Bahn, die 388 718 566 ℳ. gekostet hatten. Die Zahl der Reisenden betrug 1 825 755, die der beförderten Gütermengen 1 479 740 t. Das Gesetz von 1867, welches den Bund der 4 Canadischen Provinzen besiegelte, enthielt die ausdrückliche Bestimmung, dass die Interkolonialbahn von der Regierung der Dominion gegründet werden sollte, um zwischen den Seeprovinzen und Mittelcanada die nothwendigen Beziehungen zu schaffen. Die im Juli 1876 eröffnete Linie schloss sich dem System der Grand Trunk an. Man hatte so eine Verbindung zwischen den beiden Canadischen Häfen am Atlantischen Ozean, nämlich Halifax und Neuschottland und St. Johns in Neubraunschweig, sowie mehreren an den Ontario-, Erie- und Huronensee gelegenen Häfen. Dadurch erlangte man auch mit den Amerikanischen West- und Südlinien Fühlung und sammelte an verschiedenen Punkten den Verkehr der grossen Seen auf. Im Juli 1876 waren 37 Eisenbahnen mit 8 299 km Länge im Betrieb; ausser 128 km waren alle eingeleisig. Das Gesammtkapital der Eisenbahnen im Betrieb oder Bau belief sich auf 1 335 544 190 ℳ., wozu die Regierung der Dominion 2 411 321 048 ℳ. beigesteuert hatte. Die Einnahme belief sich im ganzen auf 77 432 336 ℳ. und die Betriebsausgabe auf 63 210 886 ℳ. Ausserdem waren 3 661 km Eisenbahnen seitens des Staates oder Privatgesellschaften in Bau genommen, einschliesslich einer Strecke, die die am westlichen Ende der Seen gelegenen Gegenden mit der Küste des Stillen Ozeans verbinden sollte und die nach der Vollendung den Namen der Canadisch - Pazifischen Bahn erhielt. In das Innere waren die Eisenbahnen wenig gedrungen. Ausser einer Linie der Grand Trunk bis Ottawa, ungefähr 80 km nördlich vom St. Lorenz, und einer anderen Linie, die die Hauptlinie mit dem Fluss Ottawa verbindet, bestand keine andere Verbindung, die das Vordringen in die dichten Wälder des Innern des Landes ermöglichte. Der Zustand der Dinge sollte sich schnell ändern. Man arbeitete am Bau einer Bahn, die die Eisenbahngebiete Mittel- und Obercanadas mit dem Stillen Ozean verbinden sollte, unter der ausdrücklichen Bedingung der Ausschliessung Britisch Columbiens aus dem Rahmen des Bundes.

Die Trasse der Canadischen Ueberlandbahn, 1871 festgelegt, erforderte eine bedeutende Arbeit und nahm mehrere Jahre in Anspruch. Die Arbeiten wurden 1877 vom Staate begonnen; aber man überzeugte sich sehr bald, dass es besser sei, die Privatunternehmung unter staatlicher Hilfe für den Bau eintreten zu lassen. 1871 wurden die Arbeiten einer Gesellschaft übertragen. Im Vertrag war 1891 als das Vollendungsjahr festgesetzt. Die Regierung der Dominion leistete eine Beihilfe von 100 000 000 ℳ. und gab 10 116 600 ha Land, gleichzeitig 1 050 km Eisenbahnen, die schon im Betrieb waren und einschliesslich der Vorarbeiten 132 000 000 ℳ. gekostet hatten. Die Arbeiten wurden so energisch gefördert, dass die Linie 1886, 5 Jahre vor dem Ablauf der im Vertrag vorgesehenen Verzögerung, ausgebaut war und der erste Zug von Montreal nach Vancouver im Juli 1886 abgelassen werden konnte. Seitdem haben die im Westen des Winipegsees von derselben und anderen Gesellschaften gebauten Linien beträchtliche Ausdehnung gewonnen. Früher verkehrslose Gegenden beiderseits der Bahn sind dem Verkehr erschlossen und fruchtbare Ebenen in Manitoba und dem weiten Südwesten, reiche Thäler und Bergbaubezirke Britisch Columbiens durch den Schienenweg mit den Ufern der beiderseitigen Weltmeere und nach Süden mit dem Amerikanischen Eisenbahnnetz in Verbindung gebracht. 1886 besass und verwaltete die Canadisch-Pazifische Eisenbahngesellschaft 7 295 km Eisenbahnen in Canada, von denen 6 065 km im Betrieb waren. Die Grand Trunk verfügte über 4 181 km.

Durch den 1871 vollendeten Bau eines Tunnels unter dem St. Clairefluss gewann die Grand Trunk eine neue durchgehende Verbindung mit den Netzen des Michigan und Ende 1890 vollendete die Regierung die Verlängerung der Interkolonialbahn bis zum östlichen Hafen von Sidney (Kap Breton). Ende 1888 wurde zwischen Montreal und St. Johns eine kürzere unmittelbare Verbindung hergestellt, die den Staat Maine durchquert und mit Montreal durch eine neue Brücke über den St. Lorenz verbindet. Nördlich von Quebec gewähren neue Bahnen Zugang zu der schönen Ackerbauregion des St. Johnssees, nördlich von Ottawa wird eine andere Ackerbauzone von bedeutender Zukunft erschlossen und weiter im Westen ist eine im Bau befindliche Linie auf dem Punkt, in das Gebiet aufwärts des Ottawaflusses einzudringen. Westlich vom Winipeg wird das Land demnächst nach Norden zugänglich gemacht durch Linien, die sich an die Canadische Ueberlandbahn angliedern. Bereits jetzt eröffnen 3 Linien, im ganzen 1 100 km, nahe bei dem östlichen Absturz des Felsengebirges den Zugang zu einer reichen Zone, während im Süden schon grosse Kohlenbezirke erschlossen sind. In den alten Provinzen Ontario und Quebec sind die südlichen Landstriche mit einem Liniennetz bedeckt. Gegenwärtig sind 6 Linien nach Quebec, 7 nach Montreal, 7 nach Toronto, 6 nach Ottawa und 9 nach dem Winipeg zugeführt. Der Bahnbau ist durch Beihilfen an Geld und Landschenkungen seitens der Landesregierung, der Provinzialregierungen und der Ortsbehörden wesentlich unterstützt worden. Bis Ende Juni 1894 hatte sich die Landesregierung, abgesehen von den eigenen Linien und der Ueberlandlinie, bei dem Bau von 71 Eisenbahnen bis zum Betrag von 45 200 000 ℳ. betheiligt. Die Provinzialregierung hatte 120 000 000 ℳ. und die Ortsbehörden nahe an 64 000 000 ℳ. beigesteuert. Am Ende des mit dem 30. Juni 1894 abschliessenden fiskalischen Jahres betrug die kilometrische Länge der Eisenbahnen, an der 71 Gesellschaften betheiligt waren, abgesehen von den Privatbahnen, die nach Kohlengruben, Eisengruben geführt waren, 25 376 km. An Kapital waren 3 551 900 080 ℳ. darin festgelegt, die Roheinnahmen betrugen 298 210 112 ℳ., die Betriebsausgaben 140 873 732 ℳ., die Reineinnahme 157 336 380 ℳ. Die beförderte Personenzahl belief sich auf 14 462 498 und die Gewichtsmenge der beförderten Waaren auf 210 526 654 t; es waren geleistet 70 459 526 Zugkm, und die Canadische Ueberlandbahn selbst besass oder verwaltete 9 860 km, die Grand Trunk 5 082 km Linien. Das Betriebsmaterial umfasste 2 002 Lokomotiven, 1 861 Personenwagen, 656 Packwagen, 35 652 Güterwagen und Viehwagen und 19 603 Plattform- und sonstige Wagen. Um den Einfluss der Eisenbahnen auf das Land soweit wie möglich zu ergründen, kann man die von der allgemeinen Abschätzung, den Zollstatistiken, den Statistiken des Ackerbaues, der Post, den Bankeinrichtungen, dem Handel und der Schifffahrt und von den städtischen Steuerbehörden gelieferten Angaben benutzen; ausserdem stehen die von den Bahnen an die Regierungen erstatteten Berichte zu Gebote, die ein werthvolles Material liefern.

1871 betrug die Bevölkerung von Obercanada (Ontario) 1 396 091 Einwohner, die von Untercanada (Quebec) 1 111 568, die von Neubraunschweig 252 059, die von Neuschottland 350 857, der Prinz Eduardinsel 80 857 Einwohner. Die Nordwestgebiete und Britisch Columbien sind darin nicht einbegriffen, da sie dazumal noch nicht Theile der Dominion waren; Manitoba hatte damals noch keine besondere Existenz, da es aus nordwestlichen Gebieten nach ihrer Erwerbung durch die Dominion 1870 erst gebildet wurde. Ueber diese 3 Gebiete gibt es keine Angaben; ausser einigen wilden Stämmen, die sich darin aufhielten, waren sie so gut wie unbevölkert. 1871 betrug die Bevölkerung der Dominion 3 659 257 Seelen. Die Gebiete umfassten 4 Westgebiete von Manitoba bis zum Felsengebirge mit einer Fläche von 763 971 qkm und 18 000 Einwoh-

nern; die nicht der Regierung unterworfenen Bezirke, 5 377 921 qkm, hatten nicht mehr als 30 000 Einwohner. Die Zählung von 1891 hat im ganzen 4 833 239 Einwohner ergeben, sodass die Hälfte, etwa 5 000 000, darunter eine städtische Bevölkerung von 1 390 910 Einwohnern, als vorhanden anzunehmen sind. 2 Städte haben über 100 000 Einwohner, Montreal mit 216 650 und Toronto mit 181 220 Einwohnern. 7 Städte haben zwischen 25 000 und 70 000, darunter Winipeg, dessen Vergrösserung in dem Jahrzehnt 22,1 % betrug. 1891 zählte man 11 547 994 ha urbar gemachtes Land, gegen 8 857 765 im Jahre 1881 und 7 015 181 ha 1871. Die Entwickelung der Gewerbthätigkeit ist an der Hand der folgenden Angaben zu verfolgen.

	1871	1881	1891
Zahl der Anlagen	—	49 923	75 768
Angelegtes Kapital . M.	311 856 080	661 210 492	1 415 347 268
Zahl der Bediensteten . .	187 942	254 935	367 865
Bezahlte Löhne . . . M.	163 404 076	237 716 008	399 049 764
Kosten des Rohmaterials „	499 631 384	719 674 372	1 023 932 876
Werth der Erzeugnisse „	886 471 092	1 238 704 272	1 902 582 020

Von den sämmtlichen industriellen Anlagen Canadas hatten 1 675 eine Erzeugung von 200 000 M. und mehr, 1 699 von 200 bis 400 000 M, 1 776 von 400 000 M. und 1 802 von 4 000 000 M. und darüber.

1891 gab es 23 552 Eisenbahnbeamte, von denen 4 204 Maschinisten und Heizer waren, 13 417 Bergleute, davon 5 660 in Neuschottland und 4 591 in Britisch Columbien, 12 319 Holzhacker und Flösser, davon 1 512 in Neuschottland, 1 119 in Britisch Columbien, 20 779 Fischer, davon 14 478 in Neuschottland, 2 926 in Neubraunschweig und 3 798 in Britisch Columbien. Nach der am 30. Juni 1894 abschliessenden Statistik belief sich der gesammte Ein- und Ausfuhrhandel Canadas auf 963 999 556 M., verglichen mit 524 110 128 M. im Jahre 1868. Doch kann man sich aus dem Werth allein nicht eine genaue Vorstellung von der Zunahme machen, da die Preise seit 1868 mindestens um 33 % gefallen sind. Wenn man die Angaben von 1868 nimmt und auf die Handelsstatistik von 1894 anwendet, kommt man zu 1 220 000 000 M.; um diese Zahl kann man den Handel als grösser geworden rechnen. Der Austausch der Produkte der Provinzen untereinander wird heute auf 400 000 000 M. geschätzt. 1868 betrug er nur 16 000 000 M. und diese Zunahme muss lediglich auf die Vermehrung der Eisenbahnen zurückgeführt werden. An den Hauptlinien der Canadischen Ueberlandbahn gibt es von Ottawa nach Vancouver 206 Stationen. Die Bevölkerungszentren, die von diesen Stationen bedient werden, haben mit wenigen Ausnahmen der Bahn ihre Entstehung zu verdanken und alle ausnahmslos ihre Entwickelung. An verschiedenen Stellen dieses ungeheuren Schienenstranges sind die Stationen zu Mittelpunkten des Bergbaues, der Forstwirthschaft, der Gewerbthätigkeit und des Ackerbaues geworden. Es wäre verkehrt, anzunehmen, dass diese Stationen etwas anderes wären, als einfache Haltestellen, die die benachbarten landwirthschaftlichen und bergbaulichen Anlagen bedienen. Indessen bieten alle wichtigen Städte die Annehmlichkeiten und Bequemlichkeiten des modernen Lebens. Beleuchtungs- und Fortbewegungsmittel mit elektrischem Betrieb, gute Strassen, grosse öffentliche Gebäude, Wasserversorgung, schöne Hotels, grosse Waarenlager, besonders bequeme Wohnungen, Kirchen, Schulen, Theater, stellen diese Prairie- und Küstenstädte auf einen höheren Grad der Kultur als viele Städte in der alten Welt, die an Bevölkerung sie übertreffen. Der Werth des Eigenthums in den neuen Städten an der Ueberlandbahn beträgt im gesammten rund 400 000 000 M. Dieser Besitz, der gegen 1880 werthlos war, hat jetzt, dank der Bahn, einen besteuerungsfähigen Werth, der vier Mal grösser ist, als die vom Lande für die Arbeiten ausgegebenen Beträge. Heute ist es möglich, mit der Bahn die Entfernung von 5 982 km, die Halifax von Vancouver scheidet, mit der Ueberlandbahn in 5¼ Tagen für die mässige Summe von 220 M. zurückzulegen. Die erste Expedition unter Sir Garnett Wolley brauchte 2 Monate bei aller möglichster Beschleunigung, um allein die 727 km vom oberen Ende des Oberen Sees nach der gegenwärtigen Stelle von Winipeg zurückzulegen. 1868, im Jahre nach der Konföderation, gab es 3 638 Postanstalten und die Zahl der in Verkehr gesetzten Briefe überschritt nicht 18 100 000. 1894 gab es in Canada 8 864 Anstalten mit 130 840 000 Briefen. Dank der Ueberlandbahn ist es übrigens möglich geworden, vom Stillen Ozean aus eine Dampferlinie nach Japan, China und Australien einzurichten, die einen kürzeren Weg fährt als irgend eine der anderen Routen. Von Vancouver nach Yokohama braucht man nur 11½ Tage, nach Hongkong 19, nach Sidney 23 Tage. Aber auch diese bestimmungsmässige Fahrzeit könnte noch beträchtlich verkürzt werden. Die Regierung der Dominion hat allein seit der Konföderation 1864 für den Bau ihrer eigenen Linie und für Subventionen im ganzen 498 456 560 M. ausgegeben. Die Erfahrung hat gezeigt, dass diese Ausgabe eine weise war. Die Politik der Vereinigten Staaten, wie von Canada, geht darauf aus, zu Niederlassungen anzuregen und Handelsbeziehungen zu schaffen, indem zunächst Verkehrsverbindungen hergestellt werden, und diese Politik entspricht am besten den Interessen der neuen Länder.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1895/96.

Von der im Reichs-Eisenbahnamte bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands ist der, das Betriebsjahr 1895/96 betreffende Band — der 16. dieses stattlichen Werkes — gleichzeitig mit dem 15. Bande der übersichtlichen Zusammenstellung der wichtigsten Angaben aus jener Statistik für das Betriebsjahr 1895/96 soeben erschienen*) und mit derselben lebhaften Genugthuung, mit welcher wir seit Jahren dieses werthvolle, lehrreiche und umfassende Material der Aufmerksamkeit unserer Leser empfohlen haben, begrüssen wir auch diese neuesten Veröffentlichungen. Der uns vorliegende Jahrgang der Statistik bringt die Ergebnisse des Betriebsjahres 1895/96 im allgemeinen in gleichem Umfange und gleicher Anordnung, wie dies in früheren Bänden des Werkes bezüglich der Ergebnisse der Vorjahre geschehen ist; nur in der Tabelle 31 sind die Spalten 125 a bis 125 c fortgefallen, weil Unfälle bei Nebenbeschäftigungen, soweit sie nicht zu den Betriebsunfällen gehören, d. h. durch ein in Bewegung befindliches Eisenbahnfahrzeug veranlasst worden sind, als Unfälle im Sinne der Statistik nicht mehr angesehen werden.

Das Werk umfasst in der ersten Abtheilung die Mittheilungen über die dem öffentlichen Verkehr dienenden vollspurigen Eisenbahnen, in der zweiten Abtheilung die Mittheilungen über die dem öffentlichen Verkehr dienenden schmalspurigen Eisenbahnen und in der dritten Abtheilung die nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Anschlussbahnen.

Die vollspurigen Eisenbahnen sind in 3 Gruppen eingetheilt: I. Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen, welche am Ende des Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 41 644 km (gegen 32 568 km im Betriebsjahre 1885/86) hatten; II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung mit einer Eigenthumslänge von 104 (463)*) km und III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung mit einer Eigenthumslänge am Ende des Betriebsjahres von 3 513 (4 240) km. Die vollspurigen Eisenbahnen Deutschlands hatten mithin am Schlusse des Betriebsjahres eine Eigenthumslänge von 45 261 (37 271) km. In dem 10 jährigen Zeitraume ist die Eigenthumslänge der Deutschen Eisenbahnen sonach um 7 990 km = 21,4 % gewachsen. Die Gesammtlänge hat jetzt eine Ausdehnung erreicht, die den Umfang des Erdäquators um 5 191 km übersteigt.

Von der gesammten Eigenthumslänge entfielen am Ende des Jahres 1885/86 auf Hauptbahnen 30 612 km oder 82,1 %, auf Nebenbahnen 6 659 km oder 17,9 %; am Ende des Betriebsjahres 1895/96 waren 31 869 km oder 70,4 % Hauptbahnen und — einschliesslich von rund 764 km in Nebenbahnen umgewan-

*) Berlin 1897. Gedruckt und in Vertrieb bei E. S. Mittler und Sohn, Königliche Hofbuchhandlung und Hofbuchdruckerei, Kochstrasse 68—71.

*) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die bezüglichen Ergebnisse des Betriebsjahres 1885/86 dar.

delter früherer Hauptbahnen — 13 392 km oder 29,6 % Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 4,1 %, die Nebenbahnen aber um 101,1 % zugenommen.

Von der Eigenthumslänge ist die Betriebslänge zu unterscheiden, bei welcher die verpachteten Strecken abgerechnet, die gepachteten und die im Mitbetriebe befindlichen Strecken aber (und zwar letztere bei jeder der betreffenden Verwaltungen) zugerechnet werden. Dieselbe betrug bei den vollspurigen Deutschen Eisenbahnen 45 479 (37 511) km.

Die gesammte Länge der vollspurigen Geleise (Haupt- und Nebengeleise) betrug am Schlusse des Betriebsjahres 1895/96 81 939 km und hat sich seit dem Jahre 1885/86 um 18 273 km = 28,7 %, seit dem Vorjahre um 2 444 km = 3,1 % vermehrt.

Die Länge des zweiten durchlaufenden Geleises betrug im Jahre 1895/96 15 801 km; die eingeleisigen Bahnen mit einer Länge von 29 460 km stehen danach zu den zweigeleisigen im Verhältniss von 1,9 : 1 (im Jahre 1885/86 war das Verhältniss 2,1 : 1). Der Ausbau der zweiten Geleise hat daher in den letzten 10 Jahren verhältnissmässig raschere Fortschritte gemacht als der Neubau eingeleisiger Linien.

Dritte und vierte durchlaufende Geleise sind in Längen von 108 und 66 km vorhanden.

Das Verhältniss der Hauptgeleise zu den Nebengeleisen war im Jahre 1895/96 2,96 : 1 (im Jahre 1885/86 3,14 : 1). Die Verschiebung zu Gunsten der Nebengeleise rührt von der Erweiterung der bestehenden Bahnhöfe und der Anlage grosser Rangirbahnhöfe her.

Ausstattung der Deutschen Staatsgebiete mit Eisenbahnen. Bei einem Flächeninhalt von rund 540 484 qkm besass Deutschland am Schluss des Jahres 1885/86 37 189 km, 1895/96 45 203 km vollspurige Eisenbahnen, sodass auf 100 qkm entfielen: 1885/86 6,88 km Eisenbahnen, 1895/96 8,36 km Eisenbahnen. Auf 10 000 Einwohner, deren im Reiche im ersteren Jahre 46,86 Millionen, im letzteren 51,97 Millionen gezählt wurden, kamen: 1885/86 7,94 km Eisenbahnen, 1895/96 8,70 km Eisenbahnen. Die Ausstattung der einzelnen Bundesstaaten mit Eisenbahnen ergibt sich aus der folgenden Uebersicht:

Lfde Nr.	Staat	Kilometer Eisenbahn			
		auf je 100 qkm Grundfläche		auf je 10 000 Einwohner	
		1885/86	1895/96	1885/86	1895/96
1	Preussen	6,35	7,74	7,84	8,52
2	Bayern	6,70	8,00	9,38	10,50
3	Sachsen	13,83	15,63	6,51	6,24
4	Württemberg	7,39	7,96	7,23	7,48
5	Baden	8,83	11,19	8,31	9,81
6	Hessen	10,90	12,31	8,75	9,14
7	Mecklenburg-Schwerin	4,82	8,08	11,14	17,88
8	Sachsen-Weimar	7,77	9,69	8,89	10,32
9	Mecklenburg-Strelitz	5,67	8,31	16,90	24,07
10	Oldenburg	5,48	6,80	10,30	11,76
11	Braunschweig	9,70	13,26	9,61	11,29
12	Sachsen-Meiningen	7,08	8,72	8,13	9,23
13	Sachsen-Altenburg	10,52	13,02	8,62	9,62
14	Sachsen-Coburg-Gotha	8,81	13,35	8,77	12,11
15	Anhalt	10,54	12,50	9,97	9,84
16	Schwarzburg - Sondershausen	9,16	10,71	10,73	11,85
17	Schwarzburg-Rudolstadt	3,22	7,26	3,61	7,73
18	Waldeck	0,88	3,15	1,75	6,12
19	Reuss ältere Linie	11,17	13,70	6,32	6,46
20	Reuss jüngere Linie	5,82	10,35	4,34	6,56
21	Schaumburg-Lippe	7,16	7,15	6,54	5,93
22	Lippe	2,40	3,62	2,38	3,28
23	Lübeck	15,75	15,75	6,93	5,67
24	Bremen	17,56	19,24	2,71	2,52
25	Hamburg	9,31	9,90	0,74	0,61
26	Elsass-Lothringen	8,97	10,87	8,34	9,63

Hiernach bewegen sich im einzelnen die betreffenden Zahlen hinsichlich der Grundfläche im Jahre 1885/86 zwischen 17,56 km bei Bremen und 0,88 km bei Waldeck bezw. im Jahre 1895/96 zwischen 19,24 km bei Bremen und 3,15 km bei Waldeck und hinsichtlich der Einwohnerzahl zwischen 16,90 km bei Mecklenburg-Strelitz und 0,74 km bei Hamburg bezw. im Jahre 1895/96 zwischen 24,07 km bei Mecklenburg-Strelitz und 0,61 km bei Hamburg.

Die Gesammtzahl der Stationen ist in dem 10jährigen Zeitraum von 6 155 auf 8 564 d. i. um 39,1 %, somit stärker gestiegen, als die Geleislänge. Es entfällt jetzt eine Station auf 5,27 km Bahnlänge, während vor 10 Jahren die durchschnittliche Entfernung der Stationen 6,06 km betrug. Diese Verkürzung des durchschnittlichen Abstandes rührt hauptsächlich von der Einschaltung neuer Stationen auf älteren Bahnen her. Die vorhandenen Stationen zerfielen in 4 023 (4 050) Bahnhöfe, 2 893 (1 296) Haltestellen und 1 648 (809) Haltepunkte.

Für die Handhabung des Dienstes auf den vollspurigen Eisenbahnen haben den Deutschen Eisenbahnverwaltungen im Betriebsjahre 1895/96 16 107 (12 450) + 3 657 Lokomotiven = + 29,4 %, 31 423 (22 735) + 8 688 Personenwagen = + 38,2 % mit 71 469 (50 680) Achsen und 330 411 (250 313) + 80 098 Gepäck- und Güterwagen = + 32 % mit 672 210 (510 560) Achsen, ferner 2 020 (1 414) Postwagen (zum grössten Theil Eigenthum der Postverwaltung) zur Verfügung gestanden. Die Vermehrung ist bei allen Gattungen der Betriebsmittel stärker als der Zuwachs der Bahnlänge.

Die Beschaffungskosten für die Betriebsmittel haben sich von 1 499,74 Millionen Mark auf 1 927,37 Millionen Mark oder um 28,5 % erhöht. Von dem letzteren Betrage, welcher fast ein Sechstel der Baukosten der vollspurigen Deutschen Eisenbahnen darstellt, entfallen 684,77 (588,55) Millionen Mark auf Lokomotiven nebst Tendern, 282,52 (174,64) Millionen Mark auf Personenwagen und 960,08 (736,55) Millionen Mark auf Gepäck- und Güterwagen. Während die durchschnittlichen Beschaffungskosten für einen Gepäck- und Güterwagen von 2 943 auf 2 906 *M.* und für eine Lokomotive von 47 273 auf 42 514 *M.* zurückgegangen sind, haben sich die Kosten eines Personenwagens infolge der Beschaffung grösserer, schwererer und besser ausgestatteter Wagen von 7 682 auf 8 991 *M.* erhöht.

Mit besonderem Interesse erkennt man aus der Statistik die unausgesetzte Sorge der Eisenbahnverwaltungen für die der Sicherheit des Betriebes gewidmeten Einrichtungen, denn verhältnissmässig schnell vermehren sich u. a. die Radtaster zur Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Züge, die Sicherungswerke zur mechanischen und elektrischen Verbindung der Signal- und Weichenhebel, die Signalhäuser (Thürme) für Weichen- und Sicherungs-Stellwerke, die mit durchgehenden Bremsen versehenen Betriebsmittel, der Oberbau aus Stahl usw.

Auf den vollspurigen Betriebsstrecken sind im Jahre 1895/96 von den eigenen und fremden Lokomotiven in Zügen, im Vorspanndienst, bei Leerfahrten und im Rangirdienst 570,54 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 12 699 Lokomotivkm zurückgelegt worden, davon 382,05 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. h. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen das Jahr 1885/86 haben die Lokomotivkilometer im ganzen um 186,37 Millionen = 48,5 %, die Nutzkilometer um 123,84 Millionen = 48 % und die auf 1 km Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 2 174 = 20,7 % zugenommen. An diesen Zunahmen sind die Staatsbahnen mit 51,9 bezw. 52,3 und 19,2 % und die Privatbahnen beiderlei Art mit 7,1 bezw. 0,6 und 40,7 % betheiligt.

Auf 1 km Betriebslänge entfielen 8 097 (6 722) oder täglich 22,2 (18,4) Züge.

Den dichtesten Verkehr weist zur Zeit die Ludwigsbahn auf, bei der 78,7 tägliche Züge auf 1 km Betriebslänge kommen; dieser folgen die Main-Neckarbahn mit 55,6, die Badischen Staatseisenbahnen mit 26,9, die Sächsischen Staatseisenbahnen mit 26,7, die Reichseisenbahnen mit 26,6, die Rappoltsweiler Strassenbahn und die Hessische Ludwigsbahn mit je 24,6 die Preussischen Staatseisenbahnen und die Pfälzischen Eisenbahnen mit je 23 Zügen.

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1895/96 14 532,27 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 323 465 Wagenachskm geleistet. Auf die Personenwagen entfallen hiervon 2 990,59, auf die Gepäck- und Güterwagen 11 217,51 und auf die Postwagen 324,17 Millionen Achskilometer. Auch hier ist gegen das Jahr 1885/86 ein erhebliches Wachsthum zu verzeichnen; bei den Wagenachskilometern im ganzen um 4 690,97 Millionen = 47,7 %, bei den Personenwagen um 1 201,57 Millionen = 67,2 %, bei den Gepäck- und Güterwagen um 3 380,34 Millionen = 43,1 % und bei den Postwagen um 109,06 Millionen = 50,7 %. Die auf 1 km Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 20 % gehoben.

Die auf den vollspurigen Eisenbahnen beförderte Netto- oder Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist in dem 10jährigen Zeitraume von 17 220,28 auf 27 611,14 Millionen Tonnenkilometer, also um 60,3 %, die Tara- oder todte Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven und Tender (einschliesslich einer mittleren Füllung von Wasser und Brennmaterial) von 45 768,80 auf 74 521,31 Millionen Tonnenkilometer, d. s. 62,8 % gestiegen. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1895/96 eine Bruttolast von 2,27 Millionen Tonnen gegen 1,73 Millionen Tonnen im Jahre 1885/86, mithin 31,2 % mehr bewegt.

Die meiste Bruttolast beförderte im Jahre 1895/96 auf ein Betriebskilometer die Main-Neckar-Eisenbahn mit 5,07 Millionen Tonnen, dann folgen die Reichseisenbahnen mit 2,68, die Preussischen Staatseisenbahnen mit 2,61, die Sächsischen Staatseisenbahnen mit 2,42, die Ludwigsbahn mit 2,40, die Pfälzischen Eisenbahnen mit 2,38, die Badischen Staatseisenbahnen mit 2,31, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 1,88, die Hessische Ludwigs-Eisenbahn mit 1,83, die Bayerischen Staatseisenbahnen mit 1,71 und die Württembergischen Staatseisenbahnen mit 1,68 Millionen Tonnen.

Die Ausnutzung des Ladegewichts einer bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 22,76 auf 24,65 %, bei den Gepäckwagen von 1,98 auf 2,51 % gestiegen, bei den Güterwagen aber von 47,51 auf 45,52 % zurückgegangen, obgleich die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nettolast von 2,29 t auf 2,55 t gestiegen ist. Der Rückgang findet seine Erklärung in der Erhöhung des Ladegewichts der Güterwagen, mit dem die Ausnutzung nicht gleichen Schritt gehalten hat.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die Station Nagyhát der Debreczen-Füzesabonyer Lokalbahn ist auch für den beschränkten Viehverkehr (Sendungen des dortigen Pächters Edmund Fürst) eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen. K. K. priv. Südbahngesellschaft. Der Name der an der Linie Marburg-Franzensfeste gelegenen Station Föderlach ist in „Föderlach-Faakersee" abgeändert worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Der Kilometerzeiger Nr. 72 (K. K. priv. Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. Zu dem Kilometerzeiger Nr. 39 (Königliche Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster) ist der Nachtrag III, zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) der Nachtrag XVII und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag III erschienen. Der im Juni 1894 herausgegebene Kilometerzeiger Nr. 72 wird aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 28 (Ostpreussische Südbahn), Nr. 42d (Königliche Eisenbahndirektion zu Stettin) und Nr. 72 (K. K. priv. Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn) sind neu herausgegeben worden. Zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" ist der Nachtrag XIV erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 28 und Nr. 72 werden die im Oktober 1894 bezw. Dezember 1892 ausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 868 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 5. und 6. d. Mts.).

Nr. 869 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 5. und 6. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

In der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses gab der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten am 25. Februar d. J. in der Generaldebatte zum Etat der Eisenbahnverwaltung weitere Erklärungen ab. Die Sonntagsruhe sei allgemein nicht durchführbar, auch nicht im Verkehr der Güterzüge; soweit es irgend möglich sei, werde den Beamten in dieser Beziehung gewährt, was sie gerechter Weise beanspruchen könnten. Das Kleinbahnwesen entwickele sich sehr erfreulich, vielleicht sogar zu schnell. Im ganzen seien 129 Bahnen genehmigt worden. Allgemeine Gesichtspunkte zur Konzessionirung seien neuerdings aufgestellt worden, liessen sich aber nicht überall und in allen Fällen durchführen. Ein rechtlicher Anspruch auf Antheil an den Abfertigungsgebühren stehe in keinem Falle den Kleinbahnen zu. Ob man ihnen einen Antheil einräumt, könne nur von Fall zu Fall erwogen werden. Auch die Bildung von Kleinbahnnetzen könne nicht generell geordnet werden.

Bezeichnung von Stationen.

Direktionsbezirk Königsberg i/Pr. Die Schreibweise des Namens der an der Bahnstrecke Labiau-Tilsit zwischen Heinrichswalde und Linkuhnen gelegenen Station Gr. Brittannien ist in „Gr. Brittanien" abgeändert.

Preussische Staatseisenbahnen.

Vergebung von Arbeiten.

Die Bedingungen, welche bei der Vergebung von Arbeiten und Lieferungen im Bereiche der allgemeinen Bauverwaltung, der Staatseisenbahn- und Bergverwaltung zur Anwendung kommen, sind in Nr. 54 des „R. u. Pr. St.-A." veröffentlicht worden.

Frankfurter Güterbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1896 wurden befördert im Thalgeschäft 3 072 783 Ctr. (gegen 3 473 049 Ctr. im Vorjahre), im Berggeschäft 2 146 713 (1 639 934) Ctr. Der Bahnbetrieb Frankfurt a/O. hat einen weiteren Aufschwung erfahren, der zumeist den in 1896 so billigen Wasserfrachten zuzuschreiben ist. Es wurden in Frankfurt a/O. befördert 1 992 619 (1 618 997) Ctr. Für das nächste Jahr werden vorläufig höhere Frachtraten in Rücksicht auf das allerdings zu den seltensten Ausnahmen zählende abgelaufene wasserreiche Jahr nicht bewilligt. Von dem Rohgewinn von 1 333 100 (1 415 795) ℳ verbleiben nach Abschreibungen auf die Bahnanlagen Frankfurt a/O., die Schifffahrtsanlagen, die Hafen- und Werftanlagen Pöpelwitz und den Betriebs-Reservefonds als Reingewinn noch 196 415 (122 833) ℳ, von welchem nach dem Beschlusse der Generalversammlung eine Dividende von 5,5 (3,5) % zur Vertheilung gelangt. Der Antrag auf Aenderung der Gesellschaftssatzungen wurde gleichfalls von der Generalversammlung genehmigt.

Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft.

Die im Bau befindliche, 72 km lange vollspurige Bahnstrecke Lübben-Uckro-Falkenberg mit den Stationen Lübben, Neuendorf (ab Lübben 4 km), Duben (8 km), Luckau (16 km), Zöllmersdorf (21 km), Uckro (25 km), Langengrassau (27 km), Rochauer Heide (36 km), Hohenbucko (41 km), Schlieben (49 km), Colochau (53 km), Herzberg (59 km), Kl.-Rössen (65 km) und Falkenberg (72 km) wird voraussichtlich am 1. Juli d. J. dem Betriebe übergeben. Die Bahn Lübben-Uckro-Falkenberg schliesst an die Staatsbahnhöfe Lübben, Uckro-Luckau und Falkenberg an; im Zuge derselben befinden sich ziemlich bedeutende Brückenbauten, sowie eine grosse Ueberführung über die Dresdener Bahn und eine Chaussee-Ueberführung bei Bahnhof Falkenberg. Der Oberbau besteht aus 23,8 kg pro Meter schweren Stahlschienen auf 12 Stück Schwellen bei 9,0 m normaler Schienenlänge. Sämmtliche Schwellen erhalten Unterlagsplatten; auf geraden, waagerechten Strecken kommen Flachlaschen, in Steigungen und Kurven Winkellaschen zur Anwendung. Die vorkommende stärkste Steigung ist 1 : 80 verbunden mit Bogen von 450 m Halbmesser. Der kleinste Halbmesser von 300 m befindet sich in Bogen vor Haltestellen und Bahnhöfen.

Ueber die geplante Fortsetzung der Linie nach Beeskow ist seitens der betheiligten Kreise ebenfalls definitiv Beschluss gefasst.

Vereinigte Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft.

Der Abschluss für die Zeit vom 1. Oktober 1895 bis zum 31. Dezember 1896 ergibt einen Reingewinn von 441 304 ℳ. Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der auf den 29. d. Mts. zu berufenden Generalversammlung vorzuschlagen, nach Ausstattung des gesetzlichen Reservefonds und nach Einlegung von etwa 32 000 ℳ in einen neu zu bildenden ausserordentlichen Reservefonds usw. an die Aktionäre der Gesellschaft auf die Zeit vom 1. Oktober 1895 bis 31. Dezember 1896 eine Dividende von 7,5 % für das Jahr zu vertheilen.

Westdeutsche Eisenbahngesellschaft.

Der Gesellschaft ist der Bau der Kleinbahn Neheim-Hüsten-Arnsberg, für welche die Aemter Balve und Allendorf die Aufbringung der Grunderwerbskosten beschlossen haben, übertragen worden.

Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht für 1896 hat sich das Unternehmen in befriedigender Weise weiter entwickelt, sodass, wie im Vorjahre, nach reichlichen Rücklagen die Vertheilung einer Dividende von 7,5 % vorgeschlagen werden kann. Die im Besitze der Gesellschaft befindlichen Bahnen nebst Betheiligungen an anderen Deutschen Bahnunternehmungen standen Ende 1896 mit 7 390 002 ℳ zu Buch. Nach Abzug der Obligationenzinsen, Verwaltungskosten, Abschreibungen auf Vorarbeiten und auf Inventarkonto verbleibt ein verfügbarer Reingewinn von 400 273 Mark (gegen 316 869 ℳ im Vorjahre), der wie folgt vertheilt werden soll: 5 % Rücklage in den gesetzlichen Reservefonds 19 604 (15 603) ℳ, Rücklage in den Erneuerungsfonds 24 000

(12 000) ℳ, Rücklage in den Betriebs-Reservefonds 15 000 ℳ (wie im Vorjahre), Rücklage in den Bahnkörper-Amortisationsfonds 20 000 (25 000) ℳ, Rücklage in den Obligationen-Tilgungsfonds 5 000 (8 000) ℳ, 7,5 % Dividende von 3 500 000 ℳ Aktienkapital = 262 500 ℳ (7,5 % von 2 750 000 ℳ Aktienkapital = 206 250 ℳ), persönliche Gewinnantheile an den Aufsichtsrath 15 423 (11 823) ℳ, persönliche Gewinnantheile und Gratifikationen an Beamte 23 000 (15 000) ℳ, Vortrag auf neue Rechnung 15 746 (8 193) ℳ. Unter den zahlreichen Projekten, die zur Zeit von der Gesellschaft bearbeitet werden, befinden sich verschiedene umfangreiche Unternehmungen, die nach dem gegenwärtigen Stande der Verhandlungen mit den betheiligten Behörden und kommunalen Verbänden sich im neuen Jahre verwirklichen dürften.

Rohstofftarif.

Der Sächsische Eisenbahnrath hat sich nunmehr ebenfalls für die Ausdehnung des Preussischen Rohstofftarifes auch auf Stein- und Braunkohlen, Koks, Holzkohle, Brennholz sowie auf Erden, Kartoffeln und Rüben ab 1. April d. J. ausgesprochen. Der hierdurch zu erwartende jährliche Ausfall ist auf 1 670 000 ℳ geschätzt. Da die Ermässigung für Kohlen nicht in Form einer allgemeinen Tarifherabsetzung ohne örtliche Beschränkung eintritt, sondern von den inländischen Produktionsplätzen die Tarife eine bezügliche Umarbeitung erfahren sollen, so bleibt die Böhmische Braunkohle unberührt. Weiter erklärte sich der Eisenbahnrath für die Annahme der billigeren Preussischen östlichen Abfertigungsgebühren der Spezialtarife im Interesse der Uebereinstimmung der Preussischen und Sächsischen Tarife. Diese Tarifherabsetzung (bisher hatte Sachsen die höheren westlichen Sätze) bringt der Staatsbahnverwaltung einen weiteren Ausfall von 800 000 ℳ. Auch der Bayerische Eisenbahnrath hat die Frachtermässigung für Braun- und Steinkohlen, Brikets, Koks, Brennholz und Torf mit allen gegen eine Stimme gutgeheissen. Brennholz und Torf werden auf den Bayerischen Bahnen bereits billiger gefahren. Ob die Frachtermässigung auch im Böhmisch-Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr Anwendung finden wird, ist von dem Ergebniss der mit den Oesterreichischen Verwaltungen zu führenden Verhandlungen abhängig.

Berlin-Basel.

Seit dem 1. d. Mts. wird für den durchgehenden Reiseverkehr von Berlin nach Baden und der Schweiz der um 9 Uhr 32 Min. Abends vom Anhalter Bahnhof in Berlin abfahrende Thüringer Durchgangs- (D) Zug 2 von Frankfurt, wo er um 7 Uhr 10 Min. Morgens eintrifft, über Darmstadt-Heidelberg-Freiburg nach Basel durchgeleitet, woselbst die Ankunft um 1 Uhr 54 Min. Nachmittags erfolgt. Einer der Wagen Berlin-Frankfurt läuft über Darmstadt-Friedrichsfeld nach Mannheim durch. Von Basel fahren um 2 Uhr 40 Min. und 2 Uhr 50 Min. Schnellzüge nach der Mittel- und Westschweiz weiter. In umgekehrter Richtung verlässt der neue Durchgangs- (D) Zug Basel-Berlin die Station Basel, Badischer Bahnhof, um 2 Uhr 35 Min. Nachmittags und trifft über Heidelberg-Frankfurt-Eisenach um 6 Uhr 59 Min. Vormittags in Berlin Anhalter Bahnhof ein. Für die Benutzung dieses Zuges wird auf der Süddeutschen Strecke Basel-Frankfurt a/M. bis auf weiteres eine Platzkartengebühr nicht erhoben. Für den durchgehenden Verkehr können aber die ab Frankfurt am Main nöthigen Platzkarten ohne Entrichtung eines weiteren Zuschlags schon auf der Süddeutschen Strecke im Zuge beim Schaffner gelöst werden. Ferner ist in Basel, Badischer Bahnhof, ähnlich wie in Berlin, ein Vorverkauf für Platzkarten eingerichtet, der am Tage vor der Abfahrt Nachmittags 3 Uhr beginnt und eine Stunde vor Zugabgang geschlossen wird.

Der Nord-Express-Luxuszug.

Vom 1. Mai d. J. ab, wird der „Nord-Express-Luxuszug" täglich zwischen London-Ostende und Berlin, und zweimal in der Woche zwischen London-Ostende und St. Petersburg verkehren.

Betreffs letzterer Verbindung ist zu bemerken, dass die Abfahrten von London und von St. Petersburg jeden Mittwoch und jeden Sonnabend stattfinden werden.

Zur Förderung des Baues von Kleinbahnen in der Provinz Posen.

In der am 26. Februar d. J. stattgehabten Plenarsitzung des Provinziallandtages wurde nach längerer Debatte die Vorlage des Provinzialausschusses, betreffend die Bereitstellung von Mitteln für die Förderung und Unterstützung des Baues von Kleinbahnen innerhalb der Provinz und die Ergänzung des Kleinbahnbaufonds durch Aufnahme einer Anleihe von 1 000 000 ℳ bei der Provinzialhilfskasse, genehmigt und die Entscheidung darüber, von welchen Bedingungen oder Vorbehalten die Bewilligung von Unterstützungen an Kleinbahnunternehmungen abhängig zu machen sein soll, dem Provinzialausschuss unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalles überlassen.

Kleinbahn Osterode a. H.-Kreiensen.

Der Kreistag des Kreises Osterode a. H. hat beschlossen, eine dem Personen- und Güterverkehr dienende Kleinbahn von Osterode a. H. nach Kreiensen mit einer Spurweite von 0,75 m und ausserdem eine dem gleichen Zwecke dienende Anschlussbahn Osterode-Lerbach mit derselben Spurweite in eigener Regie des Kreises zu bauen und zu betreiben und sich den Bau und Betrieb von Seitenanschlüssen vorzubehalten. Eine aus dem Landrath als Vorsitzenden und 5 Mitgliedern bestehende Kreiseisenbahn-Kommission ist mit der Ausführung und Leitung des Baues und mit der Betriebsverwaltung, unter Anstellung eines geeigneten Technikers, beauftragt. Die Kommission ist ermächtigt, für den Kreis Osterode a. H. bei der Provinzialverwaltung der Provinz Hannover eine Anleihe unter den vom Provinziallandtage festgesetzten Bedingungen zum Gesammtbetrage von 1 311 000 ℳ aufzunehmen. Ueber die Vertheilung und Aufbringung der Kosten sind eingehende Bestimmungen getroffen, die wie die Vorgeschichte, der Zweck und die Bedeutung der Bahn in einer umfangreichen, vom Kreisausschuss ausgearbeiteten Denkschrift mitgetheilt werden. Zunächst soll die Hauptstrecke Osterode-Kreiensen mit einem Seitenanschluss Osterode-Lerbach ausgebaut werden, dann von mehreren beabsichtigten Seitenanschlüssen der durch das Sösethal bis zur Fabrik Marienthal. Die Linien haben insgesammt eine Länge von 41 km.

Dahmsdorf-Müncheberg-Buckow.

Der Stadt Buckow im Kreise Lebus, welche den Bau und Betrieb einer Kleinbahn vom Bahnhofe Dahmsdorf-Müncheberg der Ostbahn nach Buckow beschlossen hat, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Kleinbahnprojekte.

Der Magistrat in Eisleben plant den Bau einer Kleinbahn von Polleben über Eisleben nach Querfurt.

Die Gewerkschaft Hildesia beabsichtigt, eine vollspurige Kleinbahn von Marienburg in Hann. nach Emmerke zu bauen.

Der Kreis Westhavelland plant den Bau einer Kleinbahn von Brandenburg a. H. über Brielow, Radewege, Butzow, Ketzür, Lünow, Päwesin, Wachow und Niebede-Tremmen nach Rötehof mit Anschluss in Rötehof an die Nauen-Ketziner Kleinbahn und in Altstadt-Brandenburg an eine etwa herzustellende Eisenbahn Brandenburg a. H.-Rathenow.

Strassenbahnen.

Breslauer Strassenbahn. Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht beziffert sich die Betriebseinnahme des Jahres 1896 auf 1 244 811 ℳ und übersteigt diejenige des Vorjahres um 77 769 ℳ. Der Reingewinn beträgt 286 618 (253 154) ℳ, von welchem nach dem Vorschlage des Aufsichtsraths (wie wir bereits mittheilten) eine Dividende von 9,5 (8,5) % zur Vertheilung gelangen soll. Von sämmtlichen Wagen wurden im Betriebe zurückgelegt in 603 516 (601 256) Fahrten 3 134 636 (3 028 508) km. An Personen wurden (ausschliesslich Abonnenten und Inhaber von Freifahrtkarten) 10 737 286 (10 127 225) für 1 146 503 (+ 69 501) ℳ befördert und für Abonnementskarten 96 706 (+ 8 135) ℳ gelöst.

Dresdener Strassenbahn. Der Abschluss für 1896 ergibt einschliesslich des Vortrages aus dem Vorjahre in Höhe von 20 475 ℳ einen Ueberschuss von 1 545 786 ℳ. Nach Abschreibungen in Höhe von 505 800 ℳ (gegen 378 348 ℳ im Vorjahre), sowie einer ausserordentlichen Abschreibung auf Bahnanlagekonto in Höhe von 200 000 ℳ und nach Dotirung des Reservefonds mit 50 975 (41 751) ℳ wurde beschlossen, der auf den 20. d. Mts. einberufenen Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 8 (7,25) % vorzuschlagen.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn. Die am 1. d. Mts. stattgehabte Generalversammlung setzte die Dividende für das Jahr 1896 auf 15 % fest.

Breslauer elektrische Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht ist im Jahre 1896 gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung der Einnahme zu verzeichnen. Auf Fahrscheine befördert wurden 7 846 634 Personen und hierfür 784 663 ℳ vereinnahmt. Die Gesammteinnahme aus dem Betriebe beziffert sich auf 801 881 ℳ; davon sind für 1896 abzugsfähig laut Vertrag als letzte Rate 100 000 ℳ, mithin bleiben an die Stadtgemeinde Breslau abgabepflichtig 701 881 ℳ und zwar mit 3,75 %, also 26 321 ℳ; an den Landkreis Breslau sind zu zahlen 1,5 % der auf die Länge der Kreis-Chausseestrecke entfallenden Roheinnahme mit 1 328 ℳ. Die Abschreibungen und Rückstellungen beziffern sich auf 168 035 ℳ. Nach der Gewinn- und Verlustrechnung verbleibt ein Reingewinn von 274 333 ℳ, von welchem eine Dividende von 8 % (wie im Vorjahre) zur Vertheilung gelangen soll.

Aus Belgien.

Das Staatsbahnnetz im Jahre 1895.

Die Gesammtlänge des vom Staate betriebenen Bahnnetzes belief sich Ende 1895 auf 3 320 km, von denen 1 986 km eingeleisig waren; im Laufe des Jahres 1895 wurden die Strecken Ermeton sur Biert-Stave, Blaton-Quevaucamps, Aubel-Bleyberg, Houyet-Beauraing und Stave-Florennes, zusammen 31 km, eröffnet. Die durchschnittliche Betriebslänge betrug dagegen 1895 nur 3 298,799 km gegen 3 288,554 km im Vorjahre. An Stationen, Haltestellen und Haltepunkten besass das Staatsbahnnetz 1 013; der Fahrpark bestand aus 2 184 Lokomotiven und Dampfwagen, 1 358 Tendern, 4 281 Personenwagen, 1 442 verschiedenen Fahrzeugen für Personenzüge, 45 022 Güterwagen und 1 368 Fahrzeuge für verschiedene Dienste. Die Anzahl der Bediensteten belief sich auf 45 150, von denen 6 960 angestellte Beamten, 1 509 Anwärter, 35 490 ständige Arbeiter und 1 191 Arbeiter auf Tagelohn waren. Das Anlagekapital stieg von 1 408 Millionen Francs im Jahre 1894 auf 1 426 Millionen Francs im Berichtsjahre.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich 1895 (1894) auf 154 467 350,51 (152 974 889,18) Frcs., die Ausgaben auf 90 436 312,18 (86 537 469,39) Frcs. und der Ueberschuss auf 64 031 038,33 (66 437 419,80) Frcs. Während also die Einnahme um 1 492 461,33 Francs gestiegen ist, schnellte die Ausgabe um 3 898 842,79 Frcs. empor und der Ueberschuss ist demnach um 2 406 381,46 Frcs. zurückgegangen; doch ist zu bemerken, dass das Gesetz vom vom 14. April 1896 dem Haushalt von 1895 3 010 000 Frcs. zu ausserordentlichen Erneuerungen eingefügt hat. Ohne diese aussergewöhnliche Last würde es einen Einnahmeüberschuss von 603 618,34 Frcs. geben. Auf 1 km Betriebslänge entfielen an Einnahme 46 825,52 (46 516,71) Frcs. und an Ausgabe 27 414,91 (26 314,37) Frcs. Zu der Gesammteinnahme (154 467 350,51 Frcs.) trugen bei: der Personenverkehr 50 411 389,43 Frcs., die Bahnhofs-Eintrittskarten 171 233,90 Frcs., der Gepäckverkehr 1 635 394,68 Frcs., der Stückgutverkehr 10 015 816,71 Frcs., der Wagenladungsverkehr 86 302 149,99 Frcs., die Geldsendungen 256 026,72 Frcs., die Fahrzeuge 63 387,05 Frcs., Pferde und Vieh 1 568 324,88 Frcs., verschiedene Erträge 67 063,14 Frcs. und ausserordentliche Erträge 3 976 564,01 Frcs. Der Personenverkehr ist gegen das Vorjahr um 958 142,71 Frcs. zurückgegangen.

An Zusammenstössen und Entgleisungen kamen 96 vor, von denen 24 Unglücksfälle im Gefolge hatten, und zwar wurden 19 Reisende getödtet, 115 schwerer und 8 leicht verletzt; an Bahnbediensteten wurden dabei 5 getödtet, 40 schwerer und 5 leicht verletzt. Aus eigener Unvorsichtigkeit wurden 57 Personen getödtet, 86 schwerer und 30 leicht verletzt; aus gleichem Grunde wurden 40 Bahnbedienstete getödtet, 709 schwerer und 193 leicht verletzt.

Die Postdampfschiffe Ostende-Dover (115 km) ergaben eine Einnahme von 1 137 098,75 Frcs., eine Ausgabe von 4 469 107,64 Frcs. und demnach einen Fehlbetrag von 3 332 008,89 Francs. Durchschnittlich kostete jede Ueberfahrt 2 067,11 (1 479,31) Frcs., brachte aber nur eine Einnahme von 525,95 (493,79) Frcs. Da 115 601 Reisende mit den Dampfern zu befördern waren, so hatte der Staat auf jeden Reisenden einen Zuschuss von etwas mehr denn 28 Frcs. zu leisten.

Stundenzählung.

Die bereits in Nr. 2 S. 14 d. Ztg. mitgetheilte Nachricht, betreffend die veränderte Stundenzählung, hat namentlich in der Belgischen und Französischen Presse so viele Erörterungen hervorgerufen, dass es angezeigt erscheint, den Erlass im Wortlaut wiederzugeben:

In Ausführung einer Ministerialentscheidung ist vom 1. Mai 1897 ab die Bezeichnung der Stunden von 0 bis 24 in allen Dienstzweigen der Eisenbahnen, Posten, Telegraphen und Marine, sowie in den Beziehungen dieser Dienstzweige zum Publikum anzuwenden. Die Bezeichnungen M (Matin = Vormittag) und S (Soir = Nachmittag), die in den Urkunden des Zugdienstes vorkommen, sind zu beseitigen. Die zwischen Mitternacht und 1 Uhr Morgens liegenden Zeitpunkte, wie 12 Uhr 2, 12 Uhr 13, 12 Uhr 47, sind durch eine 0, der ein Punkt und die entsprechende Minutenzahl folgt, anzugeben (0.2, 0.13, 0.47). Mittag ist stets zu bezeichnen mit 12 Uhr. Mitternacht ist je nach dem mit 0 oder 24 zu bezeichnen. Für einen Zug, der von einer Station genau um Mitternacht abgeht, hat man zu schreiben, dass er um 0 Uhr des Tages, während dessen er verkehrt, abgeht; für einen Zug, der genau um Mitternacht auf einer Station ankommt, hat man zu schreiben, dass er um 24 Uhr des Tages, während dessen er verkehrt hat, ankommt. Die Zifferblätter der Uhren in den Stationen und allen zur Eisenbahn gehörenden Gebäuden sind durch Angabe der Ziffer 13 bezw. 14 bis 24 unterhalb der gegenwärtigen Ziffern 1 bezw. 2 bis 12 zu ergänzen. Bekanntmachungen, welche der Maassnahme die grösste Verbreitung zu geben bestimmt sind, sind zu drucken und zu angemessener Zeit allen Stationen zu übersenden, damit sie in reichlicher Anzahl in allen dem Publikum zugänglichen Räumen sowie in den um die Stationen liegenden Dörfern und Ortschaften angeschlagen werden

Auskunftsbücher bei den Staatsbahnen.

Es kommt häufig vor, dass sich Reisende an die Stationsassistenten, Bahnhofskommissare und Dolmetscher wenden, um von ihnen den nach irgend einem Orte zu befolgenden Reiseweg, die Umsteigstationen, die Fahrpreise und andere die Reise betreffenden Nachrichten zu erfragen. Dieses Nachsuchen ist manchmal ziemlich langwierig, besonders wenn es sich um wenig bekannte oder wenig verkehrsreiche Ortschaften handelt und es ist oft nothwendig, zum Amtlichen Führer (guide officiel) zu greifen. Um diesem Zustand ein Ende zu machen, hat die Eisenbahnverwaltung mehreren Beamten aufgetragen, für jeden bedeutenden Bahnhof eine alphabetische Liste aller vom Staatsbahnnetz und von den Privatbahnen bedienten Gemeinden aufzustellen; für jede Ortschaft sind alle oben genannten Nachrichten anzugeben. Wenn z. B. ein Reisender in Brüssel-Nordbahnhof den Stationsassistenten um Nachrichten über den Bahnhof Malderen angeht, so schlägt der Beamte sein Buch auf und findet über Malderen: Linie nach Termonde, in Termonde umsteigen, Linie Termonde-Löwen; Fahrpreis in I. Klasse 5 Frcs., in II. 3,75 Frcs., in III. 2,50 Frcs. Abfahrt um die und die Zeit. Alle Beamten sind mit einem Auskunftsbuch versehen. Man erwartet von dieser Maassregel die besten Ergebnisse.

Beförderung feuergefährlicher und Sprengstoffe.

Eine im „Moniteur“ neuerdings veröffentlichte Königliche Verordnung ändert die allgemeine Sprengstoff-Verkehrsordnung vom 29. Oktober 1894 in folgender Weise:

Art. 1. Der Art. 146 wird wie folgt ergänzt: Es ist verboten, während der Be- oder Entladung geistige Getränke zu verzehren und zu diesen Arbeiten betrunkene oder durch eine frühere Arbeit ermüdete Arbeiter zu verwenden.

Art. 2. Der Art. 167 wird wie folgt ergänzt: Abgesehen von der vorgeschriebenen Begleitung müssen die eigentlichen Dynamitsendungen von einem in Sprengstoffen sachkundigen Bevollmächtigten des Aufgebers oder seines Vertreters begleitet sein. Dieser Bevollmächtigte, der vom Gouverneur bestätigt sein muss, hat zur Aufgabe, die Waare während der Beförderung und besonders während der Be- und Entladung zu überwachen. Der Führer der Begleitmannschaft hat sich in dieser Beziehung den Angaben dieses Bevollmächtigten anzupassen. Die Führer der in Art. 166 genannten bürgerlichen Begleitmannschaften können nach Bestätigung zugleich das Amt als Bevollmächtigter erfüllen.

Andere Bestimmungen betreffen die Verwahrung der mit Sprengstoffen beladenen Wagen.

Ferner hat ein Ministerialerlass vom 20. Januar d. J. mit Wirkung vom 5. Februar d. J. an folgendes bestimmt:

Art. 1. Zur Eisenbahnbeförderung werden folgende Sprengstoffe zugelassen: A. Fraktorit von der Dynamit-Aktiengesellschaft von Mantagne la Grande; B. Sicherheitssprengstoff S. S. P. von der Gesellschaft Müller & Cie. in Clermont bei Engis; C. rauchloses Jagdpulver; D. rauchloses Pulver W. P.; E. rauchloses Pulver in Röhren D. R. P.; F. rauchloses Pulver in Röhren R. R. P.; G. rauchloses sogen. Korditepulver von den Vereinigten Köln-Rottweiler Pulverfabriken in Köln. Bezüglich der Verpackung und der Frachtsätze unterliegen die unter A und B aufgeführten Sprengstoffe den für schwer entzündliche Sprengstoffe, die unter C, D, E, F und G aufgeführten Sprengstoffe den für Pulver vorgesehenen Bestimmungen.

Freie Fahrt für Arbeiter auf den Staatsbahnen.

Der Eisenbahnminister Vandenpeereboom hat folgendes bestimmt: Die Arbeiter, welche infolge von im Dienst erhaltenen Verletzungen ausserhalb ihres Wohnorts beschäftigt werden und die Eisenbahn benutzen, um sich an ihren Arbeitsort zu begeben und von dort zurückzukehren, können künftig den Preis der Zeitkarte, mit der sie sich versehen müssen, zurückgezahlt erhalten.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

1. Durch Königlichen Erlass vom 17. Dezember 1896 hat die Gesellschaft die Konzession für die Nebenbahn von Tilly nach Incourt nebst Zweigbahn nach Gembloux erhalten; der Staat betheiligt sich am Anlagekapital mit 1 180 000 Frcs.

2. Die Gesellschaft hat ferner die Konzession für die Nebenbahn Gent-Meirelbeke (6,7 km) erhalten; der Staat betheiligt sich am Anlagekapital mit 137 000 Frcs., zahlbar in 90 Jahresbeträgen von je 4 795 Frcs.

3. Die Gesellschaft hat endlich die Konzession für die Verlängerung der Nebenbahn Brüssel-Sterrebeek bis Vossem (4 km) erhalten; der Staat betheiligt sich am Anlagekapital mit 105 000 Frcs., zahlbar in 90 Jahresbeträgen von je 3 675 Frcs.

Nebenbahn-Betriebsgesellschaft.

Die Société anonyme de l'Exploitation des chemins de fer vicinaux hat ihr Gesellschaftskapital von 160 000 auf 1 000 000 Francs erhöht; es soll künftig aus je 10 000 Vorzugs- und Stamm-Antheilscheinen bestehen, erstere zum Nennwerth von je 100 Frcs., letztere ohne Werthbezeichnung. Von den neuen Antheilscheinen sind 1 600 Vorzugs- und 1 600 Stamm-Antheilscheine dazu bestimmt, die jetzt bestehenden 160 Antheilscheine von je 1 000 Frcs. einzulösen.

Abtheilung der Sicherheitsvorrichtungen bei der Staatsbahn.

Bei der Staatsbahn ist eine besondere Abtheilung der Geleis - Sicherheitsvorrichtungen geschaffen und dem Abtheilungsvorstand beim Bahnerhaltungsdienst Motte (ingenieur-chef de service aux voies et travaux) übertragen worden.

Haltepunkteröffnung.

Auf der Strecke Battice-Bleyberg ist unter dem Namen „du Cheval blanc" ein Personenhaltepunkt eröffnet worden.

Lütticher Strassenbahnen.

Die Gesellschaft vertheilt für das abgeschlossene Betriebsjahr an die Gewinn-Antheilscheine einen Gewinn von 30 Frcs. und an die Genussscheine einen solchen von 10 Frcs.

Aus Niederländisch-Indien.

Staatsbahnen auf Java.

Das Staatseisenbahnnetz auf der Insel Java hat eine Betriebslänge von 1 123 km, davon entfallen auf die östlichen Linien 519 km und auf die westlichen Linien 604 km. Die Baurechnung betrug Ende 1895 für die östlichen Linien 38 397 633 fl. und für die westlichen Linien 53 830 749 fl., d. i. 73 984 fl. bezw. 89 124 fl. für das Kilometer.

Die Einnahmen betrugen in 1895 a) auf den östlichen Linien: Personenverkehr 1 664 177 fl., Gepäck- und Güterverkehr 3 355 675 fl., sonstige Einnahmen 185 710 fl., überhaupt 5 205 562 fl. = 10 370 fl. für das Jahrkilometer; b) auf den westlichen Linien: Personenverkehr 1 016 724 fl., Gepäck- und Güterverkehr 1 504 537 fl., sonstige Einnahmen 114 827 fl., überhaupt 2 636 088 fl. = 4 365 fl. für das Jahrkilometer.

Die Betriebsausgaben erforderten: auf den östlichen Linien 2 054 520 fl., auf den westlichen Linien 1 610 449 fl., d. i. 4 093 fl. bezw. 2 666 fl. für das Jahrkilometer. Die Gesammt-Betriebskosten bezifferten sich somit auf 3 664 969 fl. = 3 314 fl. für das Jahrkilometer.

Der Reingewinn betrug im ganzen und in Hunderttheilen des Baukapitals:

a) auf den östlichen Linien . .	3 151 042 fl.	= 8,480 %
b) „ „ westlichen Linien .	1 025 639 „	= 1,905 „
überhaupt	4 176 681 fl.	= 4,590 %

Auf sämmtlichen Linien wurden befördert 6 181 758 Personen, 10 257 t Gepäck, 4 311 t Expressgut und 1 028 807 t Frachtgut.

Staatsbahn auf der Westküste Sumatras.

Die Baukosten dieser 177 km langen Bahn bezifferten sich Ende 1895 auf 15 563 613 fl. = 104 879 fl. für das Kilometer Bahnlänge.

Vereinnahmt wurden im Jahre 1895: aus dem Personenverkehr 265 721 fl., aus dem Gepäck- und Güterverkehr 540 250 fl., sonstige Einnahmen 83 082 fl., überhaupt 889 053 fl. = 5 023 fl. für das Jahrkilometer; hiervon erforderten die Ausgaben 532 794 fl. = 3 010 fl. für das Jahrkilometer, so dass ein Reingewinn von 356 259 fl. = 1,92 % des Baukapitals verblieb.

Befördert wurden 687 523 Personen, 722 t Gepäck, 159 t Expressgut und 167 576 t Frachtgut, ferner 27 609 t Dienstfrachtgut.

Niederländisch-Indische Eisenbahngesellschaft.

Die Gesellschaft betreibt die Linien Samarang - Vorstenlanden (205 km) und Batavia - Buitenzorg (56 km); ausserdem hat dieselbe am 15. Januar 1895 die Dampfstrassenbahn Djocja-Brossot (23,4 km) für den Güterverkehr und am 21. Mai desselben Jahres für den Gesammtverkehr eröffnet.

Die Linie Samarang - Vorstenlanden hatte im Jahre 1895 eine Gesammteinnahme von 2 463 842 fl. = 12 019 fl. für das Jahrkilometer aufzuweisen und zwar stammten davon aus dem Personenverkehr 517 638 fl., aus dem Gepäck-, Güter- und Viehverkehr 1 835 032 fl. und aus sonstigen Einnahmen 111 172 fl., während die Betriebsausgaben 922 355 fl. = 4 499 fl. für das Jahrkilometer erforderten; es verblieb somit ein Reingewinn für diese Linie von 1 541 487 fl. = 7,66 % des Baukapitals gegen 1 724 022 fl. in 1894. Von diesem Reingewinn wurden 455 433 fl. den gesammten Reserve-, Erneuerungs- und Amortisationsfonds und 1 086 054 fl. der Gewinn- und Verlustrechnung überwiesen.

Auf der Linie Batavia - Buitenzorg wurden vereinnahmt: Personenverkehr 325 274 fl., Gepäck-, Güter- und Viehverkehr 424 121 fl., sonstige Einnahmen 27 480 fl., überhaupt 776 875 fl. = 13 873 km für das Jahrkilometer, denen an Ausgaben insgesammt 343 164 fl. = 6 128 fl. für das Jahrkilometer gegenüberstanden. Es wurde somit ein Reingewinn von 433 711 fl. (413 893 fl. in 1894) = 11,47 % des Baukapitals erzielt. Von dem Reingewinn wurden 77 687 fl. dem Reservefonds und 356 024 fl. der Gewinn- und Verlustrechnung überwiesen.

Auf der Linie Djocja - Brossot betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 19 240 fl., aus dem Güter- und Viehverkehr 56 346 fl., aus sonstigen Quellen 690 fl., überhaupt 76 276 fl. = 3 178 fl. für das Jahrkilometer, während die Gesammtausgaben 24 355 fl. = 1 015 fl. für das Jahrkilometer erforderten; es verblieb somit ein Reingewinn in Höhe von 51 920 fl., von welchem 7 627 fl. dem Reservefonds und 44 293 fl. der Gewinn- und Verlustrechnung überwiesen wurden.

Den Aktionären konnte eine Dividende von 9 % gewährt werden, während an den Staat zur Tilgung des von demselben geleisteten zinslosen Vorschusses 124 620 fl. und zur Schuldtilgung 709 947 fl. gezahlt wurden.

Befördert wurden in 1895: a) auf der Linie Samarang-Vorstenlanden 1 129 433 Personen, 1 633 t Gepäck, 552 t Expressgut, 358 726 t Eil- und Frachtgut und 3 638 Stück Pferde und Vieh, b) auf der Linie Batavia - Buitenzorg 853 308 Personen, 336 t Gepäck, 419 t Expressgut, 129 882 t Eil- und Frachtgut und 2 245 Stück Pferde und Vieh; c) auf der Linie Djocja-Brossot 152 651 Personen, 10 t Gepäck, 0,4 t Expressgut und 40,074 t Eil- und Frachtgut.

Batavia-Ostbahngesellschaft.

Die Linie, welche von Batavia über Bekassie und Tjikarang nach Kedoeng Gede führt, hat eine Betriebslänge von 57 km. Die Baukosten derselben bezifferten sich Ende 1895 auf 3 161 662 fl. = 55 468 fl. für das Kilometer Bahnlänge.

Die Einnahmen betrugen im Jahre 1895: aus dem Personenverkehr 178 061 fl., aus dem Gepäck- und Güterverkehr 128 984 fl., aus sonstigen Quellen 9 740 fl., überhaupt 316 785 fl. = 5 558 fl. für das Jahrkilometer. Da den Einnahmen eine Gesammtausgabe von 139 533 fl. = 2 448 fl. für das Jahrkilometer gegenüberstand, so verblieb ein Reingewinn von 177 252 fl. = 5,60 % des Baukapitals. Befördert wurden 1 048 903 Personen, 1 739 t Gepäck, 48 t Expressgut und 46 913 t Frachtgut.

Java-Eisenbahngesellschaft.

Die Betriebslänge dieser von Tegal nach Balopoelong führenden Eisenbahn beträgt 24,5 km; die Baarrechnung bezifferte sich Ende 1895 auf 1 457 845 fl. = 59 538 fl. für das Kilometer Bahnlänge.

Vereinnahmt wurden in 1895: aus dem Personenverkehr 17 401 fl., aus dem Gepäck- und Güterverkehr 55 062 fl., überhaupt 72 463 fl. = 2 956 fl. für das Jahrkilometer. Befördert wurden 69 958 Personen, 47 t Gepäck und 32 572 t Güter.

Deli-Eisenbahngesellschaft.

Das Eisenbahnnetz dieser Gesellschaft hat eine Länge von 102,5 km und erforderte bis Ende 1895 an Baukapital 6 999 525 fl. = 68 148 fl. für das Kilometer Bahnlänge.

Vereinnahmt wurden in 1895: aus dem Personenverkehr 354 699 fl., aus dem Gepäck- und Güterverkehr 765 574 fl., aus sonstigen Quellen 69 317 fl., überhaupt 1 189 590 fl. = 11 582 fl. für das Jahrkilometer. Die Ausgaben erforderten insgesammt 484 930 fl. = 4 721 fl. für das Jahrkilometer; es verblieb mithin ein Reingewinn von 704 660 fl. = 10,07 % des Baukapitals, dem noch der Ueberschuss aus dem Vorjahre mit 972 fl., ein vortheiliger Saldo aus dem Telephon- und Telegraphenbetrieb mit 5 483 fl. und an Zinsen 3 610 fl. hinzutraten, sodass derselbe sich auf insgesammt 714 725 fl. bezifferte. Hiervon wurden verwendet 224 400 fl. für Zinsen und Schuldtilgung, 118 959 fl. als Zuschuss zu den verschiedenen Reserve- und Erneuerungsfonds, 20 000 fl. als Zuschuss zu der Pensionskasse, 66 000 fl. für Abschreibungen, 5 850 fl. für Betriebssteuer, 44 571 fl. an Tantiemen und 234 000 fl. zur Zahlung einer Dividende von 9 % an die Aktionäre, während der Restbetrag von 944 fl. auf neue Rechnung übertragen wurde.

Befördert wurden 684 251 Personen, 1 885 t Gepäck und 172 147 t Frachtgüter, ferner 42 146 t Dienstfrachtgut.

Samarang-Joana Dampftramway.

Die Linien dieser Trambahn haben eine Betriebslänge von 242,5 km und vertheilen sich wie folgt: a) Hauptlinie Samarang - Joana 87,6 km, b) Stadtbahn in Samarang 11,8 km, c) Zweigbahn Koedoes - Petjonguön 21,9 km, d) Zweigbahn Demak - Blora 104,1 km und e) Zweigbahn Poerwodadie-Goendek 17,1 km. Das Baukapital bezifferte sich Ende 1895 auf 5 538 491 fl. = 22 839 fl. für das Kilometer Bahnlänge. Die Einnahmen betrugen 1895: aus dem Personenverkehr 236 598 fl., aus dem Gepäck- und Güterverkehr 569 078 fl., aus sonstigen

Quellen 6 809 fl., überhaupt 812 485 fl., während die Ausgaben insgesammt 285 588 fl. erforderten; es verblieb mithin ein Reingewinn von 526 897 fl. = 9,51 % des Baukapitals, dem der Ueberschuss aus dem vorhergehenden Jahre mit 24 506 fl. hinzutrat. Hiervon wurden verwendet: zur Verzinsung von Anleihen 113 287 fl., Zuschuss zu der Pensionskasse 4 985 fl., Personalkosten 12 000 fl., Zuschüsse zu den verschiedenen Reserve-, Erneuerungs- und Unterstützungskassen 78 183 fl., zur Zahlung einer Dividende von 10,5 % an die Aktionäre 262 500 fl., zu Patentsteuern 6 562 fl. und zu Tantiemen 47 986 fl. Der Rest von 24 400 fl. wurde auf neue Rechnung übertragen.

Ost-Java Dampftramwaygesellschaft.

Diese Dampftramway besteht aus den Linien Soerabaya-Sepandjang, 20 km, und Modjokerto-Nyoro mit Zweigbahn Gemekon-Dinoyo, 41,4 km.

Das Baukapital bezifferte sich Ende 1895 auf 1 982 979 fl. = 32 302 fl. für das Kilometer Bahnlänge. Die Gesammteinnahmen betrugen in 1895: 295 799 fl., wovon 216 682 fl. aus dem Personenverkehr und 79 117 fl. aus dem Gepäck- und Güterverkehr stammten. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf insgesammt 136 194 fl.; es verblieb somit ein Reingewinn von 159 605 fl. = 8,05 % des Baukapitals, dem noch der Ueberschuss des Jahres 1894 mit 2 532 fl. hinzutrat. Nach Abzug eines nachtheiligen Saldos der Zinsenrechnung in Höhe von 23 227 fl. und eines Betrages von 23 952 fl. für die verschiedenen Fonds konnte den Aktionären eine Dividende von 6,5 % gewährt werden.

Verschiedenes.

Dürr-Licht. Unter diesem Titel hat die Firma Ludwig Dürr & Co. in Bremen eine reich illustrirte Beschreibung der von ihr fabrizirten Apparate zur Beleuchtung mittelst des sogenannten Dürr-Lichts erscheinen lassen, welche sie auf Erfordern jedem Interessenten gratis und franko zusendet. Als besondere Vorzüge des Dürr-Lichts führt die Firma an, dass die Apparate leicht transportabel sind, keiner Wartung bedürften und deren Handhabung höchst einfach sei, ferner, dass das Licht bei geringem Pretroleumverbrauch ein rauchloses, reines und intensives und Auswehen desselben selbst bei starkem Winde ausgeschlossen sei. Die Anwendung des Dürr-Lichts dürfte daher überall im Freien, wo eine stationäre Beleuchtungsanlage ausgeschlossen erscheint, wie z. B. auf Bauplätzen und Schiffswerften sowie bei Kanal-, Hafen- und Eisenbahnbauten, in Steinbrüchen u. dergl. zu empfehlen sein.

Preisverzeichniss der Maschinenfabrik und Eisengiesserei Erdmann Kircheis in Aue in Sachsen. Die uns vorliegende 102. Auflage des reich illustrirten Preisverzeichnisses genannter Firma, welche als Spezialität die Fabrikation von Maschinen, Werkzeugen, Schnitten, Stanzen usw. zur Blechbearbeitung betreibt, hat durch Neuaufnahme von etwa 40 Nummern eine beträchtliche Bereicherung erfahren, weist aber auch ferner eine Anzahl, zum Theil patentirte, der Metallindustrie gewiss willkommene Neukonstruktionen und manche wesentliche Verbesserungen älterer Konstruktionen auf. Bei etwaigen Neubeschaffungen von Maschinen und Werkzeugen dürfte den Interessenten die Einsicht jenes Preisverzeichnisses, welches die Firma jedem auf Erfordern gern gratis und franko zusendet, zu empfehlen sein.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Eisenbahn-Telegrapheninspektor Seeliger in Frankfurt a/M. ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Offene Stellen.

Die **Stelle des Redakteurs der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen soll wegen Pensionirung ihres bisherigen Inhabers neu besetzt werden.** Geeignete Bewerber, welche mit dem Eisenbahnwesen vertraut sein müssen, wollen ihre Meldungen unter Angabe der Gehaltsansprüche und unter Beifügung einer kurzen Darstellung ihrer bisherigen Berufsthätigkeit

schriftlich bis zum 15. April d. J.

an die unterzeichnete Verwaltung, Berlin W. Schöneberger Ufer 1—4, einreichen. Bevorzugt werden Bewerber, welche in der Eisenbahnverwaltung praktisch thätig sind oder gewesen sind. Das mit der Stelle verbundene feste Gehalt beträgt zur Zeit neben einer Wohnungsentschädigung 8 000 ℳ. Ausserdem erhält der Redakteur das übliche Honorar für die von ihm selbst verfassten Aufsätze.

Berlin, den 8. März 1897. (463)

Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Kranold.

2. Eröffnung von Stationen.

Durch die eisenbahnseitige Uebernahme des Personen-, Gepäck- und Güterabfertigungsdienstes auf der Insel Norderney vom 1. April 1897 ab, der bis dahin durch die an dem Verkehre mit Norderney betheiligten Schiffsrhedereien ausgeübt wird, wird die bisherige Abfertigungsstelle Norderney eine Eisenbahndienststelle für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Mit dem gleichen Zeitpunkte wird ausser dem bereits bestehenden direkten Personen- und Gepäckverkehr auch ein direkter Güterverkehr mit Norderney eingerichtet. Das Nähere enthalten die veröffentlichten Tarife. Auskunft ertheilen auch die betreffenden Dienststellen.

Vom 1. Mai 1897 ab tritt ferner eine Erhöhung des Preises der bestehenden Einzelreise- und Sommerkarten nach Norderney um 15 und 30 ₰ für jede einzelne Karte ein.

Münster, den 28. Februar 1897. (464)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Im Interesse der Arbeitnehmer verkehrt vom 20. d. Mts. ab der Zug 819 ab Corbetha 4.^{07}, Dürrenberg 4.^{18}, Kötschau 4.^{28}, Grosslehna 4.^{37}, Markranstädt 4.^{49}, Grossmiltitz 4.^{56}, Leutzsch an 5^{06} ab 5.^{18}, Gohlis-Möckern 5.^{25}, Gohlis-Eutritzsch 5.^{31}, an Leipzig Thür. Bhf. 5.^{37}. In Leutzsch findet dieser Zug Anschluss an den Zug 252 nach Plagwitz-Lindenau und Knauthain.

Erfurt, im März 1897. (465)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrswiederaufnahme.

Verkehrswiederaufnahme auf den Dänischen Staatsbahnen. Die in Nr. 14 dieser Zeitung unterm 17. Februar d. J. bekannt gegebenen Störungen der Fährbetriebe durch Eis sind seit dem 2. d. Mts. wieder beseitigt.

Altona, den 6. März 1897. (466)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) ist wieder eröffnet.

Kattowitz, den 5. März 1897. (467)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. ist der III. Nachtrag zu dem auch für den Verkehr zwischen den Badischen Stationen Basel und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen anderseits gültigen Reglement und Tarif für den Transport von lebenden Thieren auf den Schweizerischen Bahnen vom 1. April 1890 erschienen. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen und der Tarifbestimmungen.

Karlsruhe, den 6. März 1897. (468)

Generaldirektion.

Im Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr, Heft 2, gelangen mit Gültigkeit vom 4./16. März alten/neuen Stils 1897 für den Verkehr von den Stationen Bunzlau, Dt. Lissa, Haynau und Siegersdorf des Direktionsbezirks Breslau nach Sosnowice W. W. E. und J. D. E. transito Frachtsätze für die Spezialtarife II und III und den Ausnahmetarif 1 Kategorie III zur Einführung. Dieselben sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 3. März 1897. (469)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt im Binnenverkehr ein Ausnahmetarif Nr. 4 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft.

Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen und die in der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.

Soldin, den 5. März 1897. (470)

Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Deutsch-Russischer Gütertarif Theil III A. Mit sofortiger Gültigkeit ist die auf Seite 32/33 in Tabelle II des II. Nachtrags zum Theil III A des Deutsch-Russischen Gütertarifs aufgeführte Station Altenburg mitsammt der Entfernung und den Frachtsätzen zu streichen und nach Tabelle III auf Seite 36/37 desselben Nachtrags mit den nachstehenden Entfernungen und Frachtsätzen zu übertragen:

Tarif-kilometer	Von	Schnitt-punkt	Eil-gut	Stückgut in Mengen unter 5 000 kg (305 Pud)	Klasse A	Klasse B	Spezialtarif I			Spezialtarif II		
					à 5 000 kg (305 Pud)	à 10 000 kg (610 Pud)	unter 5 000 kg (305 Pud)	à 5 000 kg (305 Pud)	à 10 000 kg (610 Pud)	unter 5 000 kg (305 Pud)	à 5 000 kg (305 Pud)	à 10 000 kg (610 Pud)
			Frachtsätze für 100 kg (6,1 Pud) in Mark.									
908	Altenburg . . .	I	20,11	4,77	3,82	3,18	4,77	3,82	3,18	4,77	3,82	3,18
580		II	12,90	3,25	2,60	2,17	3,25	2,60	2,16	3,25	2,60	2,03

Schnitt-punkt	Spezialtarif III			Ausnahmetarif I								
				1. Kategorie			2. Kategorie			3. Kategorie		
	unter 5 000 kg (305 Pud)	à 5 000 kg (305 Pud)	à 10 000 kg (610 Pud)	unter 5 000 kg (305 Pud)	à 5 000 kg (305 Pud)	à 10 000 kg (610 Pud)	unter 5 000 kg (305 Pud)	à 5 000 kg (305 Pud)	à 10 000 kg (610 Pud)	unter 5 000 kg (305 Pud)	à 5 000 kg (305 Pud)	à 10 000 kg (610 Pud)
I	4,77	3,18	2,00	4,77	2,72	2,27	4,77	2,18	1,82	4,77	1,91	1,59
II	3,25	2,04	1,28	3,25	1,76	1,46	3,25	1,41	1,17	3,25	1,23	1,02

Bromberg, den 3. März 1897. (471)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif, Heft V vom 20. August 1880. Mit sofortiger Wirksamkeit kommt für Schwefelkiesabbrände bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens ab Heufeld nach Mähr. Ostrau und nach Schönbrunn (K. F. N. B.) ein Frachtsatz von 1,36 ℳ. für 100 kg zur Einführung.
München, den 5. März 1897. (472)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif, Ausnahmetarif für Petroleum und Rohbenzin vom 1. November 1895. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 kommt der Nachtrag II zur Einführung, welcher Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs sowie des Nachtrages I enthält.
Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. April 1897.
München, den 2. März 1897. (473)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Beförderung von Magermilch, Buttermilch nnd Molken. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 ab wird im Gruppen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen, ferner im Wechselverkehr mit Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn die für frische und sterilisirte Milch bestehende Beförderungsbegünstigung auch auf Magermilch, Buttermilch und Molken ausgedehnt. Im Abschnitt I. B. 1. a der Staatsbahn-Gruppen- und Gruppen-Wechseltarife werden dementsprechend die Worte „frische und sterilisirte Milch" in „Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken" abgeändert.
Berlin, den 1. März 1897. (474)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif für die Gruppe IV (Altona, Hannover und Münster). Mit Gültigkeit bis zum 31. Dezember 1897 treten sofort für die Beförderung von Ziegelsteinen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehr von den Stationen Oldenbüttel und Osterholz-Scharmbeck nach Ritterhude ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft geben.
Hannover, den 6. März 1897. (475)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 25. Februar d. J. wird noch zur Kenntniss gebracht, dass ausser den Stationen Gleiwitz und Zabrze auch die Station Annaberg als Kohlen-Versandstation in die neuen Tarife nicht mehr aufgenommen ist.
Die bisherigen Kohlen-Frachtsätze für Annaberg bleiben, soweit sie niedriger sind als die vom 1. April ab maassgebenden normalen Frachtsätze, bis Ende April d. J. noch in Kraft.
Kattowitz, den 6. März 1897. (476)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März 1897 wird der Ausnahmetarif Nr. 11 für Dachschiefer auf den Versand von den Stationen Bestwig, Münchhausen, Olsberg und Wildungen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Cassel sowie von den Stationen Eichicht (Schwarzburg-Rudolstadt), Marktgölitz, Probstzella und Unterloquitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nach Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ausgedehnt.
Erfurt, den 5. März 1897. (477)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. dieses Monats wird die Station Schönwald-Frain in den Ausnahmetarif 6a u. b (Holz) des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs, Heft 1 vom 1. Juni 1892 einbezogen. Die direkten Frachtsätze für die Station Schönwald-Frain sind durch Anstoss des Betrags von 5 ₰ für 100 kg an die im Haupttarif nebst Nachträgen für Mähr.-Budwitz enthaltenen Frachtsätze zu berechnen.
Dresden, am 4. März 1897. (478)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895. Mit Wirksamkeit vom 10. März 1897 treten für Rodingen Grenze im Verkehre mit sämmtlichen Bayerischen Stationen ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfragen sind.
München, im März 1897. (479)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Lautenthal. Vom 15. März d. J. ab findet von und nach der Station Lautenthal die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art statt.
Magdeburg, den 8. März 1897. (480)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 7. März d. J. gelangen für Holzsendungen zwischen den Stationen Czerwionka, Dziergowitz, Hammer, Klein-Kottorz, Malapane, Pallowitz und Rudzinitz des Direktionsbezirks Kattowitz und den Stationen Krappitz, Dobrau, Klein-Strehlitz, Kujau, Lonschnik und Zülz der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn direkte Frachtsätze der Spezialtarife II und III zur Einführung.
Die Beförderung erfolgt auf Grund des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Theil I.
Kattowitz, den 6. März 1897. (481)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke). Mit sofortiger Gültigkeit tritt im Ostdeutschen Privatbahn-Güterverkehr ein Ausnahmetarif — Nr. 12 — für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft.
Im Verkehr mit der Kleinbahn Zillerthal-Krummhübel und der Hoyaer Eisenbahn findet dieser Ausnahmetarif keine Anwendung. Bezüglich der Breslau-Warschauer Eisenbahn hat derselbe nur Gültigkeit im Verkehr mit Kempen B. W. E.
Der Frachtberechnung werden die in den Kilometerzeigern enthaltenen Entfernungen und die in der Allgemeinen Kilometer - Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt. Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.
Stettin, den 1. März 1897. (482)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. In den im Hefte 4, erste Abtheilung, der Verbands-Gütertarife (Seehafen-Ausnahmetarif) vorgesehenen Ausnahmetarif für rohe Baumwolle (Nr. 1) wird mit Wirkung vom 5. März 1897 die Station Landquart der Vereinigten Schweizerbahnen aufgenommen. Im Verkehre mit derselben gelten die für die Station Mels bestehenden Frachtsätze unter Zuschlag von:
10 cts. im Verkehre mit Stettin,
10 „ „ „ „ den übrigen Deutschen Hafenstationen.

Karlsruhe, 2. März 1897. (483)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit am 10. März d. J. wird die Station Büddenstedt des Bezirks Magdeburg als Versandstation in den im Niederdeutschen Verbande bestehenden Ausnahmetarif 6a für Braunkohlendarrsteine (Brikets) in Sendungen von mindestens 20000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Hannover, den 3. März 1897. (484)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr für West-Oesterreich. Für Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 4 (Düngemittel usw.) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von oder nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht, wo solches nicht angegeben ist, für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens
nach oder von Linz . .	85 ₰
„ „ „ Salzburg	102 „
Von oder nach Aussig-Landungsplatz	
nach oder von Linz . .	85 ₰
„ „ „ Salzburg	102 „
Von oder nach Schönpriesen-Umschlag	
nach oder von Linz . .	80 ₰
„ „ „ Salzburg	97 „
Von oder nach Dresden-Elbkai	
nach oder von Linz . .	107 ₰
„ „ „ Salzburg	124 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. März 1897. (485)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Kastanienholz-Extrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von/Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		
nach/von Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., II. K. F. J. B.	224 ₰ [1]	209 ₰ [1]
nach/von Wels . . .	231 „ [1]	216 „ [1]
Von/Nach Aussig-Landungsplatz		
nach/von Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., II. K. F. J. B.	224 ₰ [1]	209 ₰ [1]
nach/von Wels . . .	234 „ [2]	219 „ [2]
Von/Nach Schönpriesen-Umschlag		
nach/von Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., II. K. F. J. B.	219 ₰ [1]	204 ₰ [1]
nach/von Wels . . .	226 „ [1]	211 „ [1]
Von/Nach Dresden-Elbkai		
nach/von Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., II. K. F. J. B.	278 ₰	256 ₰
nach/von Wels . . .	285 „	263 „

[1]) Diese Frachtsätze verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
[2]) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr bereits enthalten.

Wien, am 4. März 1897. (486)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Papier aller Art zur Ausfuhr aus dem Oesterreichisch-Ungar. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres, in Kraft:

	bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		
von Ulmerfeld . . .	214 ₰	—
„ Zartlesdorf . .	—	121 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz		
von Ulmerfeld . . .	217 ₰	—
„ Zartlesdorf . .	—	126 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag		
von Ulmerfeld . . .	209 ₰	—
„ Zartlesdorf . .	—	116 ₰
Nach Dresden-Elbkai		
von Ulmerfeld . . .	254 ₰	—
„ Zartlesdorf . .	—	157 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. März 1897. (487)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. April d. J. gelangt zu dem vom 1. November 1896 ab gültigen Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des vorgenannten Bezirks sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen, der Nachtrag II zur Einführung.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I2 (V.-O.) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Verkehrsbüreau. Im besonderen wird bekannt gegeben, dass die sogenannten Sonntags-Fahrkarten fortan an den Sonn- und nachstehend aufgeführten Feiertagen, nämlich: dem Neujahrstage, dem Ostermontage, dem Himmelfahrtstage, dem Pfingstmontage und dem ersten und zweiten Weihnachtsfeiertage ausgegeben werden. Eine Ausgabe der Sonntagskarten am Charfreitage findet nur noch ausnahmsweise in diesem Jahre, für die Folge jedoch nicht mehr statt, ebensowenig am Buss- und Bettage.

Berlin, den 4. März 1897. (488)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr tritt am 15. d. Mts. der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend u. a. neben Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen über die Ausgabe von Schüler-Zeitkarten und Arbeiter-Fahrkarten, anderweite Vorschriften für die Bewilligung von Fahrpreisermässigungen für Gesellschaftsfahrten sowie für die Abfertigung von Gepäck nach und von den hierfür nicht eingerichteten Haltestellen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I2 genehmigt worden.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 4. März 1897. (489)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1897 neuen Stils tritt ein besonderer Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Deutschen Stationen einerseits und der Station Sosnowice der Warschau-Wiener Eisenbahn andererseits in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben:
a) die in den Preistafeln der betheiligten Preussischen Staatsbahndirektionen enthaltenen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze nach und von Sosnowice, sowie die hierzu gehörigen besonderen Bestimmungen;
b) die in dem Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen sowie des Direktionsbezirkes Erfurt einerseits und Warschau andererseits vom 1. Oktober 1889 enthaltenen Preise und besonderen Bestimmungen für den Verkehr mit Sosnowice.

Der neue Tarif enthält Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für diejenigen Stationsverbindungen, für welche in den letzten Jahren Fahrkarten angefordert worden sind.

Infolge anderweitiger Festsetzung der Russischen Antheile tritt eine geringfügige Erhöhung der Beförderungspreise ein.

Kattowitz, den 5. März 1897. (490)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn. Zum Binnentarif (vom Tage der Betriebseröffnung) ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ein Ergänzungsblatt herausgegeben. Dasselbe enthält Bestimmungen über Verausgabung von Arbeiter-Rückfahrkarten. Die in das Ergänzungsblatt aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) geneh-

migt worden. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Breslau, den 8. März 1897. (491)

Betriebsabtheilung Breslau
der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co.

7. Generalversammlungen.

K. K. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einladung zu der 39. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 10. April 1897, um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1896.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1896.
3. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1896 erzielten Reingewinnes.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1897.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kuponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,

und zwar spätestens bis 2. April l. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 5. März 1897. (492)

Der Verwaltungsrath.

*) **§ 35.** An der Generalversammlung theilzunehmen, ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft, oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von 2/3 der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

8. Verdingungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Lieferung von

1. zwei Schnellzugslokomotiven } mit Tendern,
2. zwei Güterzugslokomotiven } mit Tendern,
3. zwei Personenzugs-Tenderlokomotiven,
4. einer Tenderlokomotive für Nebenbahnen

soll im Wege des öffentlichen Anbietungsverfahrens vergeben werden.

Das für den Bau jeder Lokomotivgattung maassgebende Programm mit Zeichnung kann gegen Einsendung von einer Gebühr von je 5 ℳ. von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Lokomotiven“ portofrei bis spätestens 23. März d. J., Vormittags 10 Uhr, an uns einzusenden.

Die Angebote sollen enthalten:

1. den Preis für eine Lokomotive, frei Station Darmstadt, betriebsfähig montirt und vollständig ausgerüstet;
2. die kürzeste Lieferfrist.

Darmstadt, den 3. März 1897. (493)

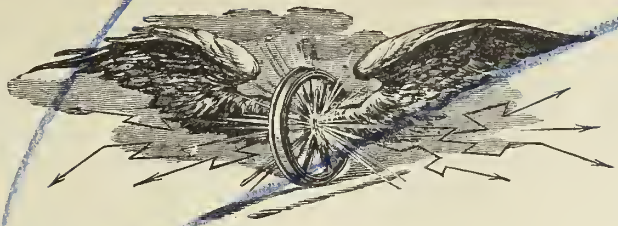
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Dieser Nummer liegt Jensen's „Flutometer“ (Zugmesser für Dampfanlagen) von J. Zaruba & Co. in Hamburg bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 21. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. März 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 5 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Berathungen und Beschlüsse des Internationalen Eisenbahnkongresses in London.

(Fortsetzung aus Nr. 18.)

Vierte Sektion.

Frage XIII: Organisation des Dienstes. Hierüber lagen Berichte des Professors Duca, Generaldirektors der Rumänischen Eisenbahnen, und des Generaldirektors Harrison von der London und Nordwest-Eisenbahn vor; ersterer hatte sich die Länder nicht Englischer Sprache, letzterer jene Englischer Sprache zum Gegenstande seiner Erörterungen gewählt. Duca betont, dass die Centralisirung des Dienstes allgemein zum Grundsatze erhoben scheint; es sind zwei Systeme in Anwendung: der Direktor verkehrt unmittelbar mit den Chefs der einzelnen Dienstesabtheilungen oder er umgibt sich mit einem aus diesen Chefs gebildeten Rathe. Die Anhänger des ersten Systems erblicken eben nur in diesem Vorgange die volle Einheit der Leitung gewahrt, während jene des zweiten Systems der Meinung sind, dass eine einzige Person nicht universale Kenntnisse besitzen kann und sonach nothwendigerweise den Rath spezieller Fachleute anhören muss. Duca ist der Ansicht, dass das zweite System jede anregende Thätigkeit, jede individuelle Verantwortlichkeit unterdrückt und dass es rationeller erscheint, jedem Abtheilungsvorstande die Leitung und Verantwortlichkeit für seine Abtheilung zu überlassen, indem die Aufgabe des Direktors nur darin bestehen kann, zwischen den verschiedenen Dienstzweigen eine vollkommene Harmonie herzustellen und überhaupt darüber zu wachen, dass alle dasselbe Ziel anstreben.

Der Direktionsdienst theilt sich in mindestens drei Sektionen; die erste Sektion umfasst: das Sekretariat, die allgemeinen Angelegenheiten, die Hauptbuchhaltung, die Personalangelegenheiten usw.; die zweite Sektion ist mit den Angelegenheiten der Zugförderung und mit jenen kommerzieller Natur betraut, während die dritte Sektion alle technischen Dienste in sich schliesst. Eine mehr naturgemässe Theilung des centralen Dienstes würde folgende Sektionen aufweisen: Allgemeine Verwaltung; Verkehr; Zugförderung und Betriebsmittel; Oberbau und Kunstbauten. Was den äusseren Dienst anbelangt, so stehen gegenwärtig zwei scharf unterschiedene Organisationssysteme in Anwendung. Nach dem einen System werden die Linien eines Netzes in Bezirke getheilt und jeder Dienst hat seine selbständigen Streckenorgane; nach dem anderen System ist das gesammte Netz in mehrere von einander unabhängige, aber der Centralverwaltung unterstehende Betriebsämter getheilt. Dieses letztere System scheint den Dienstesanforderungen nicht entsprochen zu haben; man hat es z. B. in Preussen vollständig aufgegeben.

In allen Ländern unterstehen die Eisenbahnen der Ueberwachung seitens des Staates; diese selbst richtet sich nach dem Umstande, ob der Betrieb durch eine Gesellschaft oder durch

den Staat besorgt wird. Das Recht des Staates für diese Ueberwachung ist unzweifelhaft und unanfechtbar; aber es darf immerhin die Frage aufgeworfen werden, ob in der Ausübung desselben nicht mitunter ein Hinderniss für die rasche Abwickelung der Geschäfte liegt; jedenfalls darf die Intervention des Staates die Regelmässigkeit des Dienstes niemals beeinträchtigen. Die vom Staate betriebenen Bahnen werden je nach ihrer Bedeutung von einer einzigen Direktion oder von mehreren Direktionen verwaltet; in jedem Falle stehen sie nur unter der Kontrole einer einzigen Autorität: des Ministers. Hier und da finden sich zwischen den Minister und die Direktionen noch andere Behörden eingeschaltet, die ihr Dasein der Schwierigkeit verdanken, die verschiedenen Direktionen der vom Staate zurückgekauften Bahnen auf einheitliche Pfade zu lenken; diese Instanzen erschweren ausserordentlich die administrative Verwaltung.

D u c a schliesst seinen interessanten Bericht mit folgendem Satze: „Möge es sich um Bahnen handeln, die von Gesellschaften, oder um solche, die vom Staate betrieben werden, man darf in keinem Falle ausser Acht lassen, dass diese wie jene hervorragend wichtige kommerzielle Unternehmungen bilden und mithin auch gleich diesen verwaltet werden müssen; sind höhere Instanzen — Aufsichtsbehörden — nothwendig, so ist nicht zu übersehen, dass deren Vervielfachung oft nur ein Hinderniss für die gute Durchführung des Dienstes und die rasche Abwickelung der Geschäfte bildet.“

Die Darlegungen D u c a's begegneten theilweise lebhaftem Widerspruche. Zunächst vertheidigte L u d v i g h (Ungarische Staatsbahnen) entschieden das System der Betriebsämter, das sich in Ungarn unter sehr schwierigen Verhältnissen, während des Rückkaufes aller Bahnen durch den Staat glänzend bewährt hat; in Preussen konnten bei der grossen Zahl unabhängiger Direktionen keine guten Erfolge erzielt werden; das jetzt angewandte System steht noch zu kurze Zeit in Gebrauch, als dass hierüber ein Urtheil gesprochen werden könnte. Dieser Aeusserung gegenüber erklärte D u c a, dass er ehedem selbst ein Anhänger der Betriebsämter war, dass er aber seine Meinung änderte, als er wahrnahm, wie dieselben immer mehr und mehr zu kleinen Betriebsdirektionen heranwuchsen; er gibt aber gern zu, dass der Rückkauf der Eisenbahnen und die Uebernahme ihrer Direktionen zu dem System der Betriebsämter führten. A u c o c (Französische Südbahn) glaubt, dass die Bedenken Duca's verschwinden müssen, wenn den Betriebsämtern ziemlich enge Grenzen hinsichtlich der Initiative gezogen und dieselben stets unter der Autorität des Chefs aller Dienstzweige gehalten werden. G r i m b u r g (Oesterreichisch - Ungarische Staatsbahngesellschaft) spricht sich weder für das eine noch das andere System aus; er denkt, dass jedes System erfolgreich sein kann unter der Bedingung, dass ein gutes Personal in Verwendung steht; er erinnert an das Wort Disraeli's: „Wir haben zuviel Vertrauen in die Systeme und beschäftigen uns nicht genug mit den Menschen.“ H e u r t e a u will gewisse Vortheile einer Decentralisirung des Dienstes nicht ableugnen, im Gegentheil, er will dieselben sogar hervorgehoben wissen; aber die Schwierigkeit ihrer Einführung liegt, wenigstens in Frankreich, in der Nothwendigkeit der Rechnungslegung gegenüber der staatlichen Kontrole bezüglich aller Details des Dienstes und in der Verpflichtung, sich den in Kraft stehenden allgemeinen Vorschriften unterzuordnen; nur wenn die Betriebsverwaltungen selbst eine gewisse Freiheit in ihren Aktionen besitzen, können sie auch den Lokalvorständen eine gewisse selbständige Initiative gestatten.

Der zweite Berichterstatter — H a r r i s o n — erklärt, dass sich allgemeine und absolute Grundsätze über die Dienstesorganisation in den Ländern Englischer Sprache nicht aufstellen lassen. Man betrachtet überall als das Wesen der ganzen Frage: ein tüchtiges Personal zu besitzen, das unter einer Direktion steht, der es volles Vertrauen entgegenbringt. Die Centralisirung des Dienstes ist unbedingt nothwendig; sie soll aber derart durchgeführt sein, dass die Beamten den verantwortlichen Vorständen gegenüber durchaus nicht freie Hand behalten. In England speziell sind die Abtheilungschefs direkt dem Verwaltungsrathe für alle Fragen verantwortlich, welche ihr Departement betreffen, und sie konsultiren den Generalmanager nur dann, wenn sie es in betreff besonders wichtiger Angelegenheiten für nothwendig erachten. Der Bericht Harrison's gab zu keiner Debatte Veranlassung.

Die Sektion fasste folgenden, seitens der Vollversammlung acceptirten Beschluss:

„Die Organisation des Dienstes ist auf den verschiedenen Bahnnetzen nicht die gleiche; es ist daher schwierig, eine einheitliche Methode aufzustellen. Wenn eine gewisse Decentralisirung auf den Netzen von grosser Ausdehnung sich nicht vermeiden lässt, so ist es doch nothwendig, alle Dienstesabtheilungen einer obersten Stelle unterzuordnen; aber es ist ihnen ein gewisses, ihrer Stellung angemessenes Initiativrecht zu überlassen. Die wichtigste Bedingung scheint überhaupt in der Wahl und in dem Werthe des Personals zu liegen.“*)

F r a g e XIV: A u s g l e i c h u n g d e r g e g e n s e i t i g e n, a u s d e m G ü t e r v e r k e h r e n t s p r i n g e n d e n A n s p r ü c h e d e r E i s e n b a h n e n. Dem Berichte, welchen der Direktor der Abtheilung für internationalen Verkehr der Russischen Eisenbahnunion, Staatsrath L. d e P e r l erstattet hatte, seien folgende beachtenswerthe Aeusserungen entnommen. Zwischen den verschiedenen kontinentalen Bahnverwaltungen ist die Verantwortlichkeit bezüglich des Gütertransitverkehres durch die Berner Konvention über das internationale Frachtrecht vom Jahre 1892 geregelt. Was die aus dem direkten Verkehre resultirenden Ansprüche anbelangt, so entstammen die Schwierigkeiten vorwiegend den Verzögerungen in der Güterbeförderung, weiter den Fehlern, die bei der Uebersetzung der Dokumente unterlaufen, und schliesslich dem Mangel an Gleichförmigkeit der Tarife. Trotz der Belehrungen, welche den Frachtbriefen aufgedruckt sind, wachsen die Reklamationen in einem beunruhigenden Verhältnisse. Sie werden zumeist durch zu hohe Bemessung der Taxen, durch Verluste und Beschädigungen der Güter, durch Ueberschreitung der Lieferfristen und durch die Liquidation der Ansprüche der Gesellschaften wachgerufen. Das Publikum beunruhigt sich im allgemeinen über die Verzögerungen, welche aus der Ordnung der gegenseitigen Ansprüche der Bahnen entstehen; die Verwaltungen sind bemüht, diese Angelegenheiten thunlich rasch zu beheben, aber die von einer Verwaltung ausgegebenen Cirkulare haben so viele Verwaltungen zu durchlaufen, dass sie nur langsam an ihren Bestimmungsort gelangen. Wohl treten besondere Konferenzen zusammen; doch liegen oft nicht rechtzeitig alle Dokumente vor und es müssen daher einzelne Gegenstände von der Tagesordnung abgesetzt werden. Staatsrath P e r l betont daher neuerlich die Nothwendigkeit des Abschlusses gleichförmiger Reglements für den internationalen Güterverkehr. Er hofft, dass auch England der Berner Konvention beitreten und hierdurch ein direkter Verkehr zwischen allen Hafenplätzen des Kontinentes und Englands geschaffen werde. Der von O w e n s dem Kongresse vorgelegte Entwurf könnte als Basis für ein diesbezügliches Uebereinkommen dienen.

Nach einer kurzen, belanglosen Debatte nahm die Sektion nachstehende Resolution an:

„Der Kongress ist mit dem Berichterstatter der gleichen Ansicht, dass eine allgemeine Konvention für die Regelung aller gegenseitigen Ansprüche der Eisenbahnen unbedingt nothwendig ist und bittet daher die Belgischen Staatsbahnen, sich der Aufgabe zu unterziehen und die fragliche Angelegenheit durch Einberufung einer Konferenz einem glücklichen Abschlusse zuzuführen.“

Der Kongress erklärte sich hiermit einverstanden.

F r a g e XV: D e r V i e r u n d z w a n z i g - S t u n d e n t a g. Bei dem Umstande, dass diese Frage seitens der Fachblätter und auch der Tagesblätter gerade in letzter Zeit vielfach erörtert wurde, bietet der — übrigens sehr lesenswerthe — Bericht der Italienischen Eisenbahnbeamten Dr. L. S c o l a r i

*) Man vergl. übrigens über den Duca'schen Bericht die Mittheilung im Jahrg. 1895 No. 39 S. 351 dies. Zeitg. Die Redaction.

und Ingenieur Joseph Rocca nichts wesentlich neues oder besonders bemerkenswerthes. Wir citiren aus demselben nur die Thatsache, dass sich von 26 Eisenbahngesellschaften, welche den Fragebogen beantworteten, 12 Gesellschaften unbedingt für den Vierundzwanzig-Stundentag ausgesprochen haben, dass 8 Gesellschaften keine entschiedene Erklärung abgaben und nur 6 Gesellschaften gegen dessen Einführung waren, ohne jedoch nur halbwegs gewichtige Gründe für ihre Gegnerschaft anführen zu können.

Bei der Berathung, an welcher auch die dritte Sektion theilnahm, wiesen Robertson und Bell auf die Verhältnisse in Britischindien hin. Die Eingeborenen, welche bei den Bahnen zumeist die Dienste der subalternen Beamten versehen, haben sich rasch an das System gewöhnt und handhaben es in bester Weise; auch die Bevölkerung hat sich überaus schnell darein gefunden. Im gewöhnlichen Umgange ist freilich keine Modifikation eingetreten; man spricht noch immer von dem Diner um 8 Uhr Abends, anstatt um 20 Uhr. Die für die Indischen Bahnen gewählte mittlere Zeit ist jene von Madras. Auch auf den Canadischen Eisenbahnen, deren Netz 26 000 km umfasst, hat sich das System — wie Ch. Tupper auf Grund einer fast zehnjährigen Erfahrung berichtet — in „bewunderungswürdiger Art" bewährt. W. F. Allen (Amerikanische Eisenbahnassociation) möchte eine viel radikalere Reform vorschlagen; er empfiehlt, den ganzen Tag in 12 Perioden und diese wieder in dezimale Theile zu zerlegen und diese neuen Perioden mit den Zahlen von 1 bis 12 zu bezeichnen. Die beiden vereinigten Sektionen sprachen sich schliesslich ziemlich entschieden für den Vierundzwanzig-Stundentag aus.

Frage XVI: Das Dezimalsystem. Unser Interesse an dieser Frage konzentrirt sich auf die Stellungnahme der Fachgenossen Englands, Russlands und der Vereinigten Staaten Nordamerikas, in welchen Ländern dieses so eminent praktische Maass- und Gewichtssystem bisher noch nicht Eingang gefunden hat. Es ist nun wohl keine Frage des Kongresses so einmüthig gelöst worden, wie die hier vorliegende, und kein Antrag hat so einmüthige, man könnte fast sagen begeisterte Aufnahme gefunden, wie jener: es möge der Kongress die allgemeine Einführung des Dezimalsystems als in hohem Grade wünschenswerth bezeichnen. Man darf sonach hoffen, dass die Englischen und Russischen Maasse und Gewichte bald zu den überwundenen Grössen gehören und diese bedeutsame Thatsache wird nicht zu den geringsten Erfolgen des Eisenbahnkongresses zu zählen sein.

Hiermit erschienen die Aufgaben der vierten Sektion erledigt. Die Verhandlungen hatte Léon Say, der Vizepräsident der Französischen Nordbahn, geleitet.

(Fortsetzung folgt.)

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1895/96.

(Fortsetzung aus Nr. 20).

Einen erfreulichen Aufschwung haben in dem 10 jährigen Zeitraume von 1885/86 bis 1895/96 sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr genommen. Im Personenverkehre wurde im Jahre 1895/96 bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 44 126 km eine Einnahme von 421,07 Millionen Mark gegen 273,92 Millionen Mark im Jahre 1885/86, mithin ein Mehr von 147,15 Millionen Mark = 53,7 % erzielt, obwohl die Betriebslänge durch den Hinzutritt neuer Bahnen nur um 20,7 % gestiegen ist. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 9 543 ℳ. gegen 7 491 ℳ. im Jahre 1885/86, mithin ein Mehr von 2 052 ℳ., d. s. 27,4 %.

Die reine Personenbeförderung, einschliesslich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von 141,47 Millionen Mark, d. s. 53,5 %, die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 3,58 Millionen Mark, d. s. 39,3 %, aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2,10 Millionen Mark, d. s. 656 %, erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden.

Während die Einnahme aus der I. Klasse eine Steigerung von 4,16 Millionen Mark = 31 %, diejenige aus der II. Klasse eine solche von 24,88 Millionen Mark = 33,2 % erfuhr, hat die Einnahme aus der III. Klasse einen Zuwachs von 65,91 Millionen Mark = 50,3 % und diejenige aus der IV. Klasse einen solchen von 40,65 Millionen Mark = 105,3 % aufzuweisen. Die erhebliche Steigerung der Einnahme aus der IV. Klasse ist namentlich auf eine Vermehrung der Züge mit Wagen dieser Klasse, sowie darauf zurückzuführen, dass die Wagen inzwischen grösstentheils mit Sitzplätzen eingerichtet worden sind.

Bei einer Bevölkerung von 51,97 Millionen im Jahre 1895/96 gegen 46,86 Millionen im Jahre 1885/86 entfallen auf jeden Einwohner im Jahre 1895/96 durchschnittlich 11 Eisenbahnfahrten gegen durchschnittlich 6 im Jahre 1885/86, dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegelänge von 28,80 auf 23,50 km gesunken. In dem Rückgang kommt die beträchtliche Zunahme des Stadt- und Vorortverkehrs zum Ausdruck.

Die Anzahl der in den sämmtlichen Schnell-, Personen- und gemischten Zügen beförderten Personen und die von denselben zurückgelegten Personenkilometer sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich. Es wurden befördert im ganzen, einschliesslich auf Rückfahrkarten, Rundreisehefte und Zeitkarten sowie in bestellten Sonderzügen:

Lfde Nr.	in der	Anzahl der Personen	Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer	jede Person ist mithin befördert km
1	I. Wagenklasse . .	2 322 321 (1 963 646)	216 998 201 (164 601 791)	93,44 (83,82)
2	II. „ . .	58 307 184 (30 977 676)	2 068 293 623 (1 394 638 793)	35,47 (45,02)
3	III. „ . .	384 771 432 (178 539 304)	6 935 686 700 (4 115 997 747)	19,01 (23,05)
4	IV. „ . .	155 736 676 (57 301 785)	3 890 822 464 (1 834 689 467)	24,98 (32,02)
5	Militär	11 329 905 (6 658 534)	810 565 371 (422 510 475)	71,95 (63,45)
6	zusammen	592 467 518 (275 440 945)	13 922 366 359 (7 932 438 273)	23,50 (28,30)

Hiernach sind in dem Berichtsjahre 1895/96 zusammen 317 026 573 Personen oder rund 111 % mit 5 989 928 086 Personenkilometer oder rund 75 % mehr als im Betriebsjahre 1885/86 befördert worden, während die Anzahl der auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr ermittelten Personenkilometer sich von 216 932 auf 315 399 erhöht hat.

Von den sämmtlichen beförderten Personen haben mit Ausschluss der Militärbeförderung 0,39 (0,71) % die I. Wagenklasse, 9,85 (11,25) % die II. Wagenklasse, 61,58 (64,82) % die III. Wagenklasse und 26,29 (20,80) % die IV. Wagenklasse benutzt, während auf Militärfahrscheine und Militärfahrten 1,89 (2,42) % gefahren sind.

Nach der vorstehenden Zusammenstellung ist bei allen Klassen eine Zunahme eingetreten, und zwar bei der I. Klasse um 31,8 %, bei der II. Klasse um 48,3 %, bei der III. Klasse um 68,5 %, bei der IV. Klasse um 112,1 % und bei dem Militär um 91,8 %. Die prozentuale Steigerung der Personenkilometer ist indessen bei allen Klassen höher als die der Einnahme; die durchschnittliche Einnahme für 1 Personenkm hat im Jahre 1885/86 3,33 ₰ betragen und ist auf 2,92 ₰ im Jahre 1895/96 zurückgegangen. Die Ursache für diese rund 12 % betragende Ermässigung ist theils in der Herabsetzung der Fahrpreise der verstaatlichten Privatbahnen und im Naheverkehr, theils in der vermehrten Ausgabe von Arbeiter-Fahrkarten, der stärkeren

Benutzung der Zeitkarten und in der durch Freigabe der Schnellzüge, Ausdehnung der Gültigkeitsdauer usw. begünstigten Zunahme des Rückfahr- und Rundreiseverkehrs sowie in der vermehrten Benutzung der IV. Klasse gegenüber den höheren Klassen zu erblicken.

Während die Ausnutzung der bewegten Plätze in den beiden oberen Klassen zurückging, nämlich in der I. Klasse von 9,56 auf 8,92 %, in der II. Klasse von 20,61 auf 19,55 %, ist dieselbe in der III. Klasse von 25,06 auf 25,54 % und in der IV. Klasse von 30,04 auf 34,15 % gestiegen.

Im Berichtsjahre wurden befördert 688 501 (449 163) t Gepäck auf 50 251 605 (35 454 251) tkm und 1 227 748 (639 354) Hunde = 18 872 (9 836) t auf 541 949 (328 586) tkm.

Die Einnahme aus dem Güterverkehr ist von 670,01 Millionen Mark im Jahre 1885/86 auf 1 011,13 Millionen Mark im Jahre 1895/96, mithin um 341,12 Millionen Mark oder 50,9 % gewachsen. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 22 562 ℳ. gegen 18 065 ℳ., also 24,9 % mehr ein. Von der Einnahme aus dem Güterverkehr entfallen im Jahre 1895/96 984,10 Millionen Mark auf Frachterträge, 1,66 Millionen Mark auf die Entschädigung für die Beförderung von Postgut und 25,37 Millionen Mark auf Nebenerträge, gegen 649,92 Millionen Mark, 2,20 Millionen Mark und 17,89 Millionen Mark im Jahre 1885/86. Hiernach sind die Frachterträge, die aus der Beförderung von Eil- und Expressgut, Frachtgut, Militärgut, Vieh, Leichen und frachtpflichtigem Dienstgut nebst Baumaterialien erzielt wurden, um 51,4 sowie die Nebenerträge um 41,8 % gestiegen, dagegen ist die Entschädigung für die Beförderung von Postgut um 24,5 % zurückgegangen. Dieser Rückgang findet seine Erklärung darin, dass die Bestimmungen des Eisenbahn-Postgesetzes vom 20. Dezember 1875 auf die verstaatlichten Preussischen Privatbahnen anzuwenden waren, nachdem der Staat das Eigenthum dieser Bahnen erworben hatte, und dass die konzessionsmässigen Leistungen der Mehrzahl der früheren Privatbahnen zu Gunsten der Postverwaltung geringere waren als die allgemein gesetzlichen.

Von den Frachterträgen ausschliesslich derjenigen für Militärgut und für frachtpflichtiges Dienstgut nebst Baumaterialien, die sich wegen der darin eingetretenen grundsätzlichen Aenderungen zum Vergleich nicht eignen, haben im Jahre 1895/96 die Klassen des einheitlichen Deutschen Gütertarifs mehr eingebracht als im Jahre 1885/86: das Eil- und Expressgut 7,82 Millionen Mark oder 42,20 %, das Stückgut einschliesslich des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter 48,23 Millionen Mark oder 47,10 %, das Frachtgut in Wagenladungen 227,66 Millionen Mark oder 89,80 %, ferner die Wagenladungen von 10 t und darüber nach Ausnahmetarifen 41,38 Millionen Mark oder 16,95 % und endlich der Viehtransport 8,89 Millionen Mark oder 41,39 %.

In dem Berichtsjahre sind befördert worden gegen Frachtberechnung an Gütern aller Art — Eil- und Expressgut, Frachtgut, Militärgut, Vieh- und frachtpflichtiges Dienstgut — zusammen 248 054 766 (148 979 064) t mit rund 25 115,56 (15 965,35) Millionen Tonnenkilometer und ohne Frachtberechnung an Dienstgut usw. 12 443 809 (8 367 484) t mit rund 1 421,90 (634,77) Millionen Tonnenkilometer.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluss des Postgutes ist von 15 965,35 Millionen im Jahre 1885/86 auf 25 115,56 Millionen im Jahre 1895/96, also um 57,31 % gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 430 469 tkm im Jahre 1885/86 auf 560 431 Tonnenkilometer im Jahre 1895/96, mithin um 129 962 tkm oder 30,19 % ergeben. Die geringere Zunahme der Verkehrsdichtigkeit gegenüber der des Verkehrsumfanges erklärt sich daraus, dass die neu hinzugetretenen Strecken den älteren Bahnen hinsichtlich der Verkehrsdichtigkeit beträchtlich nachgestanden haben. Bei den einzelnen Tarifklassen stellt sich die Steigerung der Tonnenkilometer wie folgt:

A. In den Klassen des einheitlichen Deutschen Gütertarifs:
   1. beim Eil- und Expressgut um 28,38 Millionen Tonnenkilometer oder um 35,76 %,
   2. beim Stückgut, einschliesslich des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter, um 452,61 Millionen Tonnenkilometer oder um 53,54 %,
   3. beim Frachtgut in Wagenladungen um 6 573,44 Millionen Tonnenkilometer oder um 110,56 %.

B. Bei Ausnahmetarifen für Wagenladungen von 10 t und darüber um 1 968,54 Millionen Tonnenkilometer oder um 23,40 %.

C. Beim Viehtransport um 138,30 Millionen Tonnenkilometer oder um 58,73 %.

Im ganzen wurden auf den Deutschen Bahnen 260 498 575 (157 346 548) t auf rund 26 537,46 (16 600,12) Millionen Tonnenkilometer befördert, wobei im Durchschnitt auf jede Tonne 101,87 (105,50) km, auf jede beladene Güterwagenachse 3,81 (3,59) t und auf jede Güterwagenachse überhaupt bei allen Fahrten (beladen und leer) 2,55 (2,29) t entfallen.

Die durchschnittliche Einnahme auf 1 Tonnenkilometer aller gegen Frachtberechnung beförderten Güter ist von 4,07 auf 3,92 ₰ gefallen. Die danach eingetretene durchschnittliche Verbilligung der Frachten um rund 4 % erklärt sich aus Tarifermässigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifklassen, erweiterte Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Massentransporte usw.

Auf die Abnahme der durchschnittlichen Einnahme auf 1 tkm beim Viehtransport von 9,12 auf 8,12 ₰ = 10,96 % ist neben der Einführung von Frachtermässigungen auf einzelnen Eisenbahnen die Ausdehnung der direkten Expedition und das Fallenlassen der Abfertigungsgebühren bei Umexpeditionen von Einfluss gewesen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 910 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Staats-Eisenbahnrath in Oesterreich.

Das „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ veröffentlicht das mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 18. Februar d. J. genehmigte Statut für den dem Eisenbahnministerium auf Grund des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung beigegebenen Staats-Eisenbahnrath.

Der Wirkungskreis des Staats-Eisenbahnrathes wurde in folgender Weise festgestellt:

Der Staats-Eisenbahnrath ist berufen und verpflichtet, Gutachten über wichtigere, in den vorbehaltenen Wirkungskreis des Eisenbahnministeriums gehörige, die Interessen des Handels, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft, sowie des Bergbaues berührende allgemeine Fragen des Personen- und Güterverkehrs auf den bestehenden Staats- und Privatbahnen abzugeben.

Insoweit es sich um Staatsbahnlinien handelt, sind dem Staats-Eisenbahnrathe zur gutachtlichen Aeusserung vorzulegen:

a) die der Genehmigung des Eisenbahnministeriums vorbehaltenen Grundzüge der Sommer- und Winterfahrordnung;
b) die Einführung neuer Normaltarife für Personen und Güter;
c) allgemeine Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen, insoweit es sich nicht um technische Bestimmungen handelt, dann der allgemeinen Tarifbestimmungen, insoweit dieselben nicht lediglich vorübergehende Ausnahmeverhältnisse betreffen;
d) die Grundsätze für die Art der Vergebung von Lieferungen und Arbeiten.

Der Staats-Eisenbahnrath kann in Angelegenheiten seines Wirkungskreises auch Anfragen und Anträge stellen.

Derselbe besteht aus dem Vorsitzenden, dessen Stellvertreter und 80 Mitgliedern, welche, sowie deren Ersatzmänner, vom Eisenbahnminister auf die Dauer von 3 Jahren ernannt werden. Von denselben werden:

a) 10 Mitglieder vom Eisenbahnminister nach freiem Ermessen ausgewählt und 11 Mitglieder in der Weise ernannt, dass der Handelsminister und der Finanzminister je 4, der Ackerbauminister 2 und der Reichs-Kriegsminister eine der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnet;
b) 36 Mitglieder über Vorschlag der Handels- und Gewerbekammern;
c) 17 Mitglieder über Vorschlag von Landeskulturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fachkorporationen und
d) 6 Mitglieder über Vorschlag von montanistischen Fachvereinen

ernannt.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsberichte der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft für das Betriebsjahr 1896 entnehmen wir folgende Daten:

Im Jahre 1896 wurden auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn befördert 2 257 739 Personen und 9 235 948 t Güter, daher um 13 255 Personen weniger und um 224 257 t Güter mehr wie im Jahre 1895.

Von den Gütern waren 8 293 307 t Kohlen und 942 641 t diverse Güter und zwar wurden die vorbezeichneten Kohlenquantitäten im Lokalverkehr mit 589 423 t, zur Elbe mit 4 786 285 t, nach dem Inlande mit 2 984 061 t, nach dem Auslande mit 2 933 535 t verfrachtet.

Die Bruttoeinnahmen im Jahre 1896 betrugen 7 660 599,31 fl., daher sich gegen das Jahr 1895 eine Mehreinnahme von 367 572,83 fl. ergibt.

Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 2 626 811,40 fl.

Es ergibt sich sonach abzüglich der Steuern, dann der vertragsmässigen Zahlungen an die K. K. Staatsbahnen aus den Gemeinschaftsverkehren ein Reingewinn von 2 904 471,18 fl.

Die am 10. April d. J. in Teplitz stattfindende 39. ordentliche Generalversammlung wird wegen Verwendung des erzielten Reingewinnes Beschluss zu fassen haben und beabsichtigt der Verwaltungsrath in derselben die Vertheilung einer Dividende von 75 fl. für die Aktie à 500 fl. zu beantragen.

Die Bahn hat eine Gesammtlänge von 101,152 km, wovon die ganze Strecke von Aussig bis Komotau von 64,971 km doppelgeleisig ist.

Hierzu kommen 79 Flügelbahnen in der Gesammtlänge von 69,450 km, so dass die Gesammtlänge der von der Gesellschaft betriebenen Bahnstrecken 170,602 km, die Länge sämmtlicher Geleise auf der Hauptbahn und Flügelbahnen 436,158 km beträgt.

Die Hochbauten der Haupt- und Flügelbahnen nehmen eine Fläche von 751,17 a ein.

Der Fahrpark besteht in: 84 Lokomotiven, 84 Tendern, 114 Personenwagen, 22 Kondukteurwagen, 2 Postambulancewagen, 10 Spezial-Güterwagen, 250 sonstige gedeckte Lastwagen, 6 100 Kohlenwagen (hiervon 1 500 Stück mit 15 t Tragfähigkeit), 200 Equipagewagen, 1 Schneepflug, 4 Draisinen, 55 Bahnwagen und 1 Hilfswagen für Bahnunfälle.

Eisenbahnbau in Oesterreich-Ungarn.

Nach dem soeben veröffentlichten amtlichen Ausweise wurden während des Jahres 1896 in Oesterreich-Ungarn 1 308,2 km neuer Eisenbahnen dem Verkehre übergeben. Im Jahre 1895 betrug die Länge der neu eröffneten Eisenbahnstrecken nur 979,58 km. An den neu eröffneten Strecken partizipirt Oesterreich mit 308 km, Ungarn mit 980 km. Der Eisenbahnbau war demnach in Ungarn mehr als 3 Mal so stark als in Oesterreich.

Südbahn.

Durch die Entscheidung über die Kaufschillingsforderung an die Südbahn ist die Frage aktuell geworden, welcher Modus bei der Theilung der Rückzahlungsraten der Südbahn an den Staat zwischen Oesterreich und Ungarn eintreten soll. Bisher hat über diese Frage eine Besprechung der beiderseitigen Regierungen noch nicht stattgefunden. Jedenfalls liegt aber schon ein Präzedenzfall vor. Es wurde nämlich bereits im Jahre 1882 eine Theilung der Kaufschillingsraten der Südbahn zwischen den beiden Reichshälften vorgenommen. Als Theilungsschlüssel wurde damals das Quotenverhältniss gewählt, ein Vorgang, der auch vollständig im Geiste der Ausgleichsgesetze lag. Die Auftheilung selbst erfolgte anlässlich des von den Parlamenten bewilligten Insurrektionskredits für Bosnien. Bekanntlich wurde nämlich auf Grund des Gesetzes vom 8. Juni 1882 zur Deckung der ausserordentlichen Militärauslagen ein Betrag von rund 6,5 Millionen Gulden in Oesterreich (und von rund 1,25 Millionen Gulden in Ungarn) zur Verfügung gestellt. Dieser Kredit wurde durch die Heranziehung der Kaufschillingsraten der Südbahn und durch den Verkauf eines Theiles der Centralaktiven beschafft. Die Auftheilung der erwähnten Kaufschillingsraten aber war nach dem Verhältniss von 68,6 : 31,4 erfolgt.

Ein Hochbahnprojekt in Budapest.

Der Generaldirektor der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft, Heinrich von Jellinek, hat als Ergebniss langer und eingehender Studien das Projekt eines Hochbahnnetzes für Budapest ausgearbeitet und in einem Memorandum dem Ungarischen Handelsministerium zur weiteren Entschliessung unterbreitet. Die projektirte Hochbahn bildet eine organische Weiterentwickelung der bestehenden Strasseneisenbahn-Anlagen. Dieselbe soll den Fernverkehr der Ungarischen Hauptstadt, sowie den internationalen Verkehr der Hauptbahnhöfe untereinander vermitteln. Im Handelsministerium wurde das Projekt mit lebhafter Sympathie aufgenommen.

Betriebsergebnisse der elektrischen Stadtbahn in Budapest im Jahre 1896.

Die Einnahmen der Budapester elektrischen Stadtbahn im Jahre 1896 erreichten die Höhe von 1 690 027 fl.; denselben steht eine Ausgabe von 1 167 659 fl. gegenüber; es ergibt sich sonach ein Betriebsüberschuss von 522 368 fl. Bei Zugrundelegung einer Durchschnittslänge von 25,1 km resultirt per Kilometer ein Ueberschuss von 20 881 fl. (Im Jahre 1895 betrugen die Einnahmen 1 315 169 fl., die Ausgaben 893 443 fl., der Betriebsüberschuss 421 726 fl., bezw. per Kilometer 18 344 fl.) Das Anlagekapital verzinste sich im Jahre 1896 mit 9,6 %, im Jahre 1895 mit 8,81 %. Zur Bewältigung des elektrischen Verkehrs standen 155 elektrische Personenwagen und 10 Lastwagen zur Verfügung. Die Anzahl der beförderten Personen war 22 327 377, die Anzahl der Fahrten 1 291 040. Der Längenzuwachs im Jahre 1896 machte 2,114 km aus.

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt.

Die Bilanz für das Betriebsjahr 1896 weist nach Abzug des Gewinnvortrages vom Jahre 1895 ein Roherträgniss von 329 153 fl. gegenüber 190 632 fl. im Vorjahre aus. Das Aktienkapital wurde von 1,5 auf 2 Millionen Gulden erhöht. Die Verwaltungskosten betragen 23 491 (19 593) fl., die Reparaturen erforderten 5 365 (4 160) fl., die Steuern 14 522 (10 545) fl. Der nach Vornahme der Abschreibungen in der Höhe von 79 613 (36 049) fl. verbleibende Reingewinn beträgt 213 056 (123 741) fl. oder 10,65 (8,24) % des Aktienkapitals. Die Verwaltung hat beschlossen, der Generalversammlung vorzuschlagen, eine Dividende von 8 fl. für die Aktie gleich 8 % auszubezahlen, die Reserven und Fonds mit 30 805 fl. zu dotiren und den nach Abzug der Tantiemen von 7 127 fl. verbleibenden Rest von 15 123 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Dividende hat im Vorjahre bei einem Aktienkapital von 1 500 000 fl. 6,50 fl. betragen. Auf der Tagesordnung der Generalversammlung befindet sich ausser den laufenden Angelegenheiten ein Antrag der Verwaltung auf Erweiterung der Statuten durch Bestimmungen bezüglich Aufnahme elektrotechnischer Betriebe, insbesondere die Anlage von elektrischen Centralstationen für Traktions-, Beleuchtungs- und Kraftübertragungszwecke.

Kursbewegung der Eisenbahnwerthe im Monat Februar d. J.

	Nominalwerth	Dividende pro 1895	Kurs vom 31. Januar d. J.	Kurs vom 27. Februar d. J.
Aktien:				
Aussig-Teplitzer E.	500 fl.	75,— fl.	1700,—	1700,—
Böhmische Nordbahn . . .	150 „	12,75 „	273,50	269,—
Buschtêhrader E. Lit. A. .	500 fl. KM.	63,— „	1570,—	1555,—
„ „ „ B. .	200 fl.	22,50 „	556,—	545,—
Kaiser Ferdinands-Nordb. .	1 000 fl. KM.	137,25 „	3465,—	3395,—
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	200 fl.	13,— „	295,—	289,—
Nordwestbahn Lit. A. . .	200 „	11,— „	271,75	264,75
„ „ B. . .	200 „	11,75 „	275,50	267,50
Staatseisenbahn-Gesellsch.	200 „	28 Frcs.	346,—	347,50
Südbahn	200 „	5 „	90,—	87,75
Prioritäten:				
Buschtêhrader E.	200 Kr.	4 %	100,20	100,35
Dux-Bodenbacher E. . . .	200 „	3 „	83,85	82,80
Kaiser Ferdinands-Nordb. .	100 fl.	4 „	101,50	101,50
Nordwestbahn	200 „	5 „	111,60	111,40
„	100 „	4 „	99,60	99,75
Staatsbahn	500 Frcs.	3 „	226,—	226,—
„	200 M.	3 „	105,50	105,50
Südbahn	500 Frcs.	3 „	177,25	174,75
„	200 M.	4 „	118,30	118,75
Marknoten für	100 „	—	58,67	58,67

Aus Mittelamerika.

Kolumbia.

Der Geschäftsbericht für die am 15. Dezember 1896 abgehaltene ordentliche Hauptversammlung der neuen Panamakanal-Gesellschaft gibt zunächst Erklärungen über die Einberufung des dritten Viertels auf die Antheilscheine. Obwohl die erste Hälfte des Kapitals vor der Vereinigung der ausserordentlichen Hauptversammlung ausgegeben und die zweite vor der ordentlichen Hauptversammlung eingezahlt werden sollte, so glaubte der Verwaltungsrath doch, dass der regelmässige Gang der

Gesellschaft gewissen Schwierigkeiten begegnen könnte, wenn die Einberufung der beiden letzten Viertel mit einem Male erfolge; zur Zeit des Berichts waren 90 % des dritten Viertels eingezahlt.

Der Betrieb der Eisenbahn Colon-Panama hat 1895 gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von etwa 25 % ergeben; diese Vermehrung ist durch die aussergewöhnlich reiche Kaffeeernte und Ausfuhr aus Guatemala sowie durch die Entwickelung des Güterverkehrs von und nach Mittelamerika und Kalifornien veranlasst. Nach Abzug der Anleihelasten und der Betriebskosten betrug der Reinertrag 1895 396 702 D., also 266 248 D. mehr als 1894. Dieser Reinertrag ist zum grössten Theil darauf verwendet worden, die beiden Schifffahrtslinien, welche die Panama Railroad Company auf dem Atlantischen und Stillen Ozean unterhält, zu unterstützen, um den regelmässigen Verkehr auf dem Wege des Isthmus zu sichern. Trotz der durch diese Schifffahrtsunternehmungen erlittenen Verluste schliesst das Jahr 1895 mit einem Reinertrag von 62 944 D. Dank einem Abkommen zwischen der Panama Railroad und der Pacific Mail, durch den letztere den Schifffahrtsdienst auf dem Stillen Ozean übernimmt, während die Panamaeisenbahn nur ihre Schifffahrtslinie auf dem Atlantischen Meere erhält, zeigt sich das Jahr 1896 trotz einer Verminderung der Eisenbahneinnahmen unter befriedigenden Bedingungen. Um die Verkehrsbedingungen zu verbessern und zu entwickeln, hat die Kanalgesellschaft im letzten Jahre der Panama Railroad einen Vorschuss von 5 000 000 Frcs. bewilligt. Da die Panama Railroad den Bau eines Tiefwasserhafens sowie eines Hafendamms in la Boca beschlossen hat, so hat die Kanalgesellschaft die Ausführung dieser Arbeiten übernommen, deren Ausgaben der Panamaeisenbahn in Rechnung gestellt werden. Die ausgeführten Baggerungen umfassen bereits 800 000 Raummeter.

Die Kanalgesellschaft hat beschlossen, umfangreiche Untersuchungen auf dem Isthmus anzustellen, um die vielfachen Fragen zu prüfen; diese Untersuchungen sind 1895/96 thatkräftig gefördert und sogar über die vorgesehenen Grenzen hinaus ausgedehnt worden, der technische Ausschuss hat aber noch neue Vorarbeiten verlangt. Erdbohrungen sind allerwärts ausgeführt worden, wo der etwaige Bau von Kunstwerken vorgesehen werden kann, besonders an den Orten, wo die mit den Schleusen zusammenhängenden Stauwerke, welche die verschiedenen Speiserinnen des Kanals abschliessen sollen, hergestellt werden müssen, und die Gesellschaft hat den See aufnehmen lassen, der oberhalb von Bohio geschaffen werden kann. Die Schaffung dieses Sees würde es nöthig machen, die Richtungslinie der Panamaeisenbahn auf 50 km zu ändern; die Vorarbeiten dazu sind ausgeführt.

Die im Jahre 1895 auf den Werkplätzen von Culebra ausgeführten Arbeiten ergeben einen bedeutenden Fortschritt gegenüber dem Stande der Dinge im letzten Jahre. Die verschiedenen rutschenden Theile, die zu Beunruhigungen Anlass gegeben haben, sind befestigt worden, abgesehen von Cucaracha, wo die Arbeiten noch nicht beendigt werden konnten, da ein im Januar während der Trockenzeit vorgekommener Ausstand sie beeinträchtigt hat. Die Werkplätze sind auf der ganzen Scheitelstrecke des Emperador- und Culebra-Gebirgsstocks, deren Länge 7,2 km beträgt, eingerichtet. Die gegenwärtige Einrichtung des Loshauens und Fortschaffens im Culebragebirge würde gestatten, eine viel höhere Leistung zu erzielen, wenn die Handarbeit zu den geschaffenen Arbeitsmitteln in richtigem Verhältniss stände. Bedeutende Eisenbahnbauten sind zugleich in Culebra auf einer Ausdehnung von 20 km ausgeführt worden. Im Emperador-Gebirgsstock hat man 30 km Eisenbahn wieder hergestellt oder ausgeführt und mehrere Gebirgswasser, welche ständig Ursache für die Ueberschwemmung der Werkplätze waren, geradegelegt. Trotz zahlreicher ungünstiger Umstände hat die Ausschachtung 1895 370 000 Raummeter erreicht und vom 1. Januar bis 1. November 1896 wurden trotz des zu Anfang des Jahres vorgekommenen Ausstandes 527 000 m ausgeschachtet. Die Gesammtausschachtung in dem mittleren Gebirgsstock überschreitet von Wiederaufnahme der Arbeiten an bis zum Schlusse des Jahres 1896 eine Million Raummeter. Die Gesammtzahl der Arbeiter betrug im 1. Halbjahr 1896 2 800; nach Lage der Arbeiten hätten 4 000 beschäftigt werden können, aber die Anwerbung von Arbeitern ist durch die Englischen Kolonialbehörden verhindert worden. Zur Zeit der Berichtsabfassung waren indessen 570 Arbeiter aus Sierra-Leone und 300 von 500 in Trinidad angeworbenen in Kolon angekommen; der Verwaltungsrath hat Chinesische Arbeiter in Aussicht genommen. Der Gesundheitszustand auf dem Isthmus ist übrigens befriedigend; der jährliche Durchschnitt der in den Krankenhäusern der Gesellschaft Behandelten betrug 2,7 % der Gesammtzahl. Die Zahl der Todesfälle belief sich bei einem Arbeiterstande von 3 000 auf 45, von denen noch mehrere durch Unfälle ihr Leben einbüssten. Kurz, die geleistete Arbeit seit Wiederaufnahme des Baues durch die Neue Panamakanal-Gesellschaft ist befriedigend.

Kuba.

Nach der „Gaceta de los ferrocarriles de la Isla de Cuba" sind die Hauptbahnen der Insel Kuba ermächtigt worden, ihre Tarife auf Grund und für die Dauer des Krieges um 20 % zu erhöhen.

Bücherschau.

Die Sekundärelemente. Auf Grund der Erfahrung dargestellt von Paul Schoop, Doktor der Naturwissenschaften. 3 Theile. Halle a/S. Verlag von Wilhelm Knapp. 1895 und 1896. Preis jedes Theils 8 *M.*

Das umfangreiche Werk bildet die Bände 4 bis 6 der Encyklopädie der Elektrochemie. Es behandelt einen Zweig der elektrotechnischen Wissenschaft, dessen Entwickelung mit dem übrigen nicht in dem Maasse Schritt gehalten hat, dass seine Blüthezeit nicht erst bevorstände, trotz der umfassenden wissenschaftlichen und praktischen Untersuchungen und erfinderischen Mühen, die auf die Entwickelung des Akkumulators gerichtet worden sind. Welche Fülle von Arbeit auf den Gegenstand verwendet ist, davon gibt das vorliegende Werk ausführlichste Kunde. Der Verfasser hat den Stoff in grosser Ausführlichkeit und klarer Darstellung behandelt, die durch die zahlreichen Abbildungen noch wesentlich gewinnt.

Der Stoff ist so eingetheilt, dass im ersten Theil die Theorie des Bleisammlers und die Konstruktion der Planté-Batterien, im zweiten die Fabrikation der Bleisammler zur Besprechung gelangten. Der dritte Theil behandelt den Zinkkupfer- und Zinkbleisammler und spricht sich aus über die Verwendung der Akkumulatoren für die Beleuchtung der Eisenbahnwagen, die Fortbewegung von Schiffen und Strassenbahnwagen. Jeder Theil enthält wieder zahlreiche Unterabschnitte, der erste — nach einem einleitenden Abschnitt — solche über die Theorie der Bleisammler, die bei den Sammlern verwendeten Stoffe, Oxyde des Bleis und Schwefelsäurehydrat, über die Elektrolyse der Schwefelsäure, die technische Herstellung der Bleisammler, sodann Ausführliches über die Planté-Elemente, ihre Untersuchung und ihren Bau. Die Verwendung der Akkumulatoren als Bufferbatterie ist am Beispiel einer Centralstation für elektrischen Bahnbetrieb gezeigt, wobei nur auszusetzen ist, dass die Einführung Englischer Bezeichnungen in dem Schaltungsschema und dem dazu gehörigen Text um so mehr hätte vermieden werden dürfen, als das Beispiel sich auf die Stadt Zürich bezieht. Der zweite Theil bespricht die Fabrikation der Bleisammler, das Zusammensetzen der Platten, verschiedene Plattenkonstruktionen, die Beleuchtung eines Privathauses mit Akkumulatoren, gibt Mittheilungen über die Aufstellung einer Batterie der Electrical Power Storage Co. in London, über verschiedene Zusätze, die dem Elektrolyt beigefügt werden, die Bestimmung des Nutzeffekts der Akkumulatoren, die Untersuchung Faure'scher Akkumulatoren und bespricht als praktisches Beispiel die Beleuchtungsanlage des Stadttheaters in Zürich. Gegenstand des dritten Theils endlich sind der Zinkkupferakkumulator im allgemeinen und dessen Elektrolyt sowie Mittheilungen über Umlaufsvorrichtungen an elektrolytischen Apparaten, ferner Ausführungen über die Bauart des Sammlers, dann den Zinkbleiakkumulator, Gasakkumulatoren und verschiedene andere Sekundärelemente. Die bereits erwähnten Ausführungen über die elektrische Beleuchtung von Eisenbahnwagen, die Beförderung von Schiffen und Strassenbahnwagen beschliessen das inhaltreiche Werk.

Allerdings scheint dem Verfasser — wie er schliesslich hervorhebt, — dass zur jetzigen Zeit der Bleisammler noch so weit im Vorsprung ist gegenüber allen übrigen derzeit bekannten Kombinationen, den Kupferakkumulator einbegriffen, speziell was Zuverlässigkeit, Sicherheit und Einfachheit des Betriebes betrifft, dass nur dieser hier in Betracht fallen kann. Das viel verheissende Gebiet der Akkumulatorwagen lässt den Wunsch nach einem billigeren, leichteren und leistungsfähigeren Sammler nicht so bald verschwinden; möge die Zukunft die Erfüllung desselben bringen.

Leitfaden für das Entwerfen und die Berechnung gewölbter Brücken. Von G. Tolkmitt, Königlich Preussischer Baurath. Berlin 1895. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn (vormals Ernst & Korn). Preis 5 *M.*

Im Gewölbebau handelt es sich in den wichtigeren Fällen darum, für einen gegebenen Fall die günstigste Gewölbeform zu ermitteln, welche eine thunlichst gleichmässige Druckvertheilung gewährleistet. Durch die Anwendung einer solchen Form wird „die Leichtigkeit der Gewölbekonstruktion, ihre Güte und Festigkeit erhöht, ihre Ausführung vervollkommnet und ihr Anwendungsgebiet erweitert." Die Stärke des Gewölbes ist von seiner Form abhängig und bei einer gut gewählten Bogenlinie kommt man mit einer gewissen Mindeststärke aus, bei der an Material und Kosten gespart, die Belastung des Baugrundes und der Schub auf die Widerlager

verringert, die Standsicherheit erhöht und die Materialbeanspruchung vermindert wird. Was für den einzelnen Fall das Richtige ist, wurde bisher mühsam herausprobirt, wenn man sich im Drange der Geschäfte nicht lieber darauf beschränkte, dem Gefühl einen wesentlichen Antheil bei der Entwurfsfeststellung einzuräumen.

Die Wichtigkeit der hier erörterten Frage ist offenbar. Der Verfasser ist in den bauausführenden Kreisen als tüchtiger Fachmann wohlbekannt und seine in der vorliegenden Arbeit niedergelegten Mittheilungen über den Gegenstand, bestimmt, dem Bauingenieur die Entwurfsarbeiten zu erleichtern, sind der Anerkennung gewiss.

In 7 Abschnitten sind untersucht die Gleichgewichtsverhältnisse der äusseren und inneren Kräfte, die Form, die Stärke der Brückengewölbe, die Belastungen und Pressungen, die Gewölbe mit Eiseneinlagen, 'Pfeiler und Widerlager, im letzten Abschnitt sind Tafeln für die Erleichterung der Rechnung mitgetheilt.

Ist der Inhalt dieser Abschnitte theoretischer und rechnerischer Art, so ist doch in einem Anhange der Schrift auch ein praktisches Beispiel, die Herstellung der Gewölbe bei den Brückenbauten in Cöpenick betreffend, besprochen.

Allgemeine und technische Bedingungen für die Verdingung und Ausführung von Arbeiten und Lieferungen zu Ingenieurbauten von L. Oppermann, Königlicher Regierungs- und Baurath a. D., Geheimer Baurath. Zweite, verbesserte Auflage. Leipzig, Verlag von Wilhelm Engelmann, 1896. Preis 4 ℳ, gebunden 5 ℳ.

Als das Buch im Jahre 1894 zuerst erschien, wurde es allenthalben von denen, welche mit Bauausführungen zu thun haben, freudigst willkommen geheissen; es füllte eine tief empfundene Lücke aus und heute kann man es geradezu als unentbehrlich für den ausführenden Ingenieur ansehen.

Die vorliegende zweite Auflage ist bereits ein Jahr nach dem Erscheinen der ersten erforderlich geworden. Sie ist in manchen Punkten gegen die erste erweitert.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Die in Nr. 12 dieses Blattes vom 10. Februar 1897 enthaltene Kundmachung „311" hat in der ersten Zeile statt:

Tarif-Theil IV, Heft 2 vom 1. April 1896

zu lauten:

„Tarif-Theil IV,
Heft 2 vom 1. Juli 1894".

Wien, am 8. März 1897. (491)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Aenderung von Stationsnamen

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Abänderung der Bezeichnung der Station Weissenbach a. d. Triesting. Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke St. Pölten-Leobersdorf gelegenen Station „Weissenbach a. d. Triesting" wird vom 1. Mai 1897 an in „Weissenbach-Neuhaus" abgeändert.

Wien, im März 1897. (495)

Die K. K. Staatsbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. April d. J. ab werden zwei Personenzüge Nr. 96 und 95, welche III. und IV. Klasse führen und nur Werktags verkehren sollen, neu eingelegt.

Zug 96 ab Gera 4^{18}, Töppeln 4^{29} bis 4^{30}, an Kraftsdorf 4^{40}.

Zug 95 ab Kraftsdorf 4^{50}, Töppeln 4^{59} bis 5^{00}, an Gera 5^{09}.

Erfurt, im März 1897. (496)

Königliche Eisenbahndirektion.

1. Durch die am 1. April d. J. erfolgende Betriebseröffnung der Nebenbahnstrecke Schlettau-Lauchstädt werden in dem Fahrplan der Strecke Merseburg-Schafstädt von dem vorgenannten Zeitpunkt ab verschiedene Aenderungen eintreten.

Die Züge 281 bis 288 fahren vom 1. April d. J. ab in folgendem Fahrplane:

Merseburg-Schafstädt — Schafstädt-Merseburg

281 2—4	283 2—4	285 2—4	287 2—4	Zug Nr. Klasse	Stationen	Zug Nr. Klasse	282 2—4	284 2—4	286 2—4	288 2—4
6.50	10.52	2.54	8.^{25}	ab	Merseburg	an	5.^{53}	9.28	1.40	7.^{35}
7.04	11.06	3.08	8.^{39}	„	Knapendorf	ab	5.^{37}	9.12	1.24	7.^{19}
7.14	11.15	3.15	8.^{48}	„	Milzau	„	5.^{29}	9.04	1.16	7.^{11}
7.23	11.24	3.24	8.^{57}	an	Lauchstädt	„	5.^{21}	8.54	1.08	7.^{02}
7.28	11 29	3.28	9.^{02}	ab	Lauchstädt	an	5.^{16}	8.35	1.03	6.^{56}
7.41	11.42	3.39	9.^{13}	„	Gross-Gräfendorf . . .	ab	5.^{06}	8.25	12.53	6.^{46}
7.50	11.51	3.48	9.^{22}	an	Schafstädt.	„	4.^{55}	8.15	12.42	6.^{36}

2. Auf der Nebenbahnstrecke Schlettau-Lauchstädt fahren die für dieselbe vorgesehenen Züge 291 bis 296 in folgendem Fahrplane:

Lauchstädt-Schlettau — Schlettau-Lauchstädt

291 2—4	293 2—4	295 2—4	Zug Nr. Klasse	Stationen	Zug Nr. Klasse	292 2—4	294 2—4	296 2—4
5.^{44}	8.40	3.26	ab	Lauchstädt	an	8.10	1.05	6.^{58}
6.01	8.57	3.40	„	Benkendorf	ab	7.52	12.47	6.^{40}
6.12	9.07	3.49	„	Holleben-Beuchlitz . .	„	7.40	12.35	6.^{29}
6.20	9.15	3.56	an	Schlettau.	„	7.30	12.25	6.^{20}

Erfurt, im März 1897. (497)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr. Am 1. April d. J. treten für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche sowie Steinkohlenbrikets aus dem Saargebiet nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen sowie nach den Süddeutschen und Schweizerischen Bahnen und zum Theil auch nach Frankreich ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Soweit auf kurze Entfernungen gegenwärtig niedrigere Ausnahmesätze bestehen, wie sie die zukünftigen Kohlentarife enthalten werden, bleiben diese niedrigen Ausnahmesätze zur Schonung bestehender Verhältnisse noch auf 3 Jahre bis zum 1. April 1900 in Kraft.

Der Frachtberechnung nach den neuen Frachtsätzen wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Maassgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet wird. Stellt sich die Berechnung für das wirkliche Gewicht nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III indess niedriger, so wird nur die Fracht nach letzterer Tarifklasse erhoben.

Ueber die einzelnen neuen Tarife wird je nach ihrer Fertigstellung besondere Bekanntmachung erlassen.

Einstweilen ertheilt unser Verkehrsbüreau auf Befragen Auskunft.

St. Johann-Saarbrücken, 8. März 1897.

Königliche Eisenbahndirektion. (498)

Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Verbands-Gütertarif, Heft 1 u. 2. Mit Gültigkeit vom 15. März 1897 wird das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) ergänzt wie folgt:

Ziffer 3 erhält folgende Fassung:

„3. Kartoffeln, auch Abfallwasser und Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet, auch gemahlen (Pülpe)."

Unter Ziffer 4 wird hinter „Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung" hinzugefügt „auch gemahlen."

Hannover, den 5. März 1897 (499)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 wird die Badische Station Kirchheim b/Heidelberg mit nachstehenden Entfernungen in den Gütertarif Theil II, gemeinschaftliches Heft A vom 1. Januar 1894 aufgenommen:

Seite des Haupttarifes	Von der Station	bis zum Schnittpunkte 1	2	3	4	5	6
		Kilometer					
32	Kirchheim b/Heidelberg . .	—	444	498	468	469	411

München, im März 1897. (500)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt im Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken einerseits und den auf Preussischem und Hessischem Gebiet gelegenen Stationen der Main-Neckarbahn andererseits ein Ausnahmetarif Nr. 7 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) bei Aufgabe von mindestens

10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft. Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen und die in der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zu Grunde gelegt.

Im Verkehr mit den auf Badischem Gebiet belegenen Stationen Friedrichsfeld, Grosssachsen-Heddesheim, Heidelberg, Hemsbach, Ladenburg, Laudenbach, Schwetzingen und Weinheim sowie im Verkehr mit den Stationen Birkenau, Fürth i/Odenw., Mörlenbach, Reisen und Rimbach der Nebenbahn Weinheim-Fürth findet der Ausnahmetarif keine Anwendung. (501)

St Johann-Saarbrücken, den 8. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Russischer Getreideverkehr Mit Gültigkeit vom 3/15. März d. J. werden die Kursk-Charkow-Sewastopoler Stationen Masslona-Pristan, Titowka und Woltschansk über Bjelgorod-Charkow-Bachmatsch-Wirballen und die Charkow-Nikolai-Stationen Sseleschtschina und Karlowka über Poltawa-Romny-Wirballen nach Königsberg i. Pr. (auch Kaibhf.), Memel und Pillau in den Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7 für Getreide und Oelsamen etc. einbezogen. Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Verbandstationen Auskunft. (502)

Bromberg, den 8. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Bad Reichenhall in Theil IV Heft 1 vom 1. Januar 1894 mit direkten Sätzen für Holz einbezogen.

München, im März 1897. (503)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-Hessischer Güterverkehr. Vom 1. April 1897 ab werden für die Beförderung von

Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, mit Ausnahme von Gaskoks, Steinkohlenkoksasche, sowie Steinkohlenbrikets,
Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteinen)

in Wagenladungen von mindestens 10000 kg von den Produktionsstätten (Kohlengruben, den in unmittelbarer Nähe derselben gelegenen Kokereien und Briketfabriken) nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt, Halle, Magdeburg, Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz der Frachtberechnung die Sätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) zu Grunde gelegt.

Die näheren Bedingungen, insbesondere über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen und die Versandstationen, für welche die Ausnahmetarifirung gilt, sind schon jetzt beim hiesigen Verkehrsbüreau, vom 1. April d. J. ab auch bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 6. März 1897. (504)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordostdeutsch-Berlin-Württembergischer Verband. Am 1. April d. J. gelangt für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg, Stettin einerseits und Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Gütertarif zur Einführung. Durch diesen Tarif werden die folgenden Tarife nebst Nachträgen aufgehoben und zwar:

1. der Berlin-Württembergische Gütertarif vom 1. Juli 1891 und
2. der Ostpreussisch-Württembergische Gütertarif vom 1. August 1891 im vollen Umfange;
3. das Tarifheft 2 des Schlesisch-Süddeutschen Verbandes vom 1. Juni 1892 und
4. das Tarifheft 6 des Mitteldeutschen Verbandes vom 1. August 1891 rücksichtlich des Verkehrs mit den Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg und Stettin.

Aus dem Ostpreussisch-Württembergischen Gütertarif geht der Verkehr mit den Stationen Stralkowo und Wreschen des Direktionsbezirks Posen gleichzeitig in das Tarifheft 2 des Schlesisch-Süddeutschen Verbandes über.

Mangels eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses werden ohne Ersatz die Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl Preussischer Stationen, sowie einige Ausnahmesätze aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Mai d. J. gültig. Auskunft ertheilen vom 1. April d. J. ab die Abfertigungsstellen und Auskunftsbüreaus, bis dahin die Verkehrs- und Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Druckabzüge des Tarifes sind zum Preise von 0.75 ℳ bei dem hiesigen Auskunftsbüreau auf dem Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Berlin, den 6. März 1897. (505)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Pfälzisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. September 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. April 1897 gelangt der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält die Neuaufnahme von Bayerischen und Pfälzischen Stationen.

München, im März 1897. (506)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Dänischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Kruft des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den Ausnahmetarif 4 für Steine, sowie in den regelmässigen Klassentarif des Deutsch-Dänischen Verbandes aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung. (507)

Altona, den 5 März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 20. März 1897 tritt für die Beförderung von Zinkerzen zwischen Stankau, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, und Oberhausen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen, der Frachtsatz von **174** ₰ pro 100 kg in Kraft.

Dieser Frachtsatz gilt nur bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Wien, am 9. März 1897. (508)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages VII zum Tarif Theil II, Heft 2, enthaltend einen neuen Ausnahmetarif 17/a für Dachschiefer. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 tritt zu dem im obenbezeichneten Eisenbahnverbande bestehenden Tarifhefte 2 des Theiles II, gültig vom 1. August 1893 der Nachtrag VII, enthaltend die neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 17/a für Dachschiefer in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 ₰ oder 12 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 8. März 1897. (509)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages I zum Tarif Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 tritt zu dem im obenbezeichneten Eisenbahnverbande bestehenden, vom 1. Januar 1896 gültigen Tarif Theil II, Heft 1 (gemeinschaftliches Heft) der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung von Stationen in den Kilometerzeiger, sowie Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 ₰ oder 12 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 8. März 1897. (510)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. April 1897 tritt ein neuer Tarif für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach in Kraft und gelangt mit demselben Zeitpunkte der gleichnamige Tarif vom 1. April 1896 zur Aufhebung.

Der neue Tarif enthält theilweise Ermässigungen gegenüber den seitherigen Frachtsätzen.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen nach dem 15. März d. J. um den Preis von je 1 Krone erhältlich.

Teplitz, am 9. März 1897. (511)
Die Direktion
der K. K. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Die im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" Nr. 3 vom 9. Januar l. J. unter Pos. 129 für Eichenholzextrakt publizirten Frachtsätze finden auch auf Sendungen Anwendung, welche von Susine-Gjurgjenovac herstammen.

Wien, am 8. März 1897. (512)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Erdwachs, roh, unverpackt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf

Schluss der Amtlich. Bekanntm. S. IV.

Nr. 5. Jahrgang 1897. Berlin, am 13 März 1897.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	17	1	Kiste	Blecheinsätze —	64	1	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
2	A H	2493	1	Sack	Samen —	12	2	Wasselnheim	Reichsbahn	
3	A J F	1557	1	Kiste	Litzen —	135	3	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
4	A R	105/106	2	Kisten	Cognac in Flaschen —	32,5	4	Wronke	K. E.-D. Bromberg	
5	B	—	1	—	eis. Topfdeckel —	2,5	5	Metz	Reichsbahn	
6	B	100	2	Stück	Flacheisen —	170	6	Schirmeck	„	
7	B	164/66	3	Fässer	leer —	204	7	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
8	B (weiss)	—	2	Kolli	eis. Ofenverzierungen	5,5	8	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
9	B B	—	1	—	Privat-Viehgitter —	—	9	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
10	B M / 982	92	1	Kiste	Porzellan —	123	10	Kaldenkirchen	K. E.-D. Köln	
11	C B	6317	1	Ballot	? —	50	11	Heidelberg	Badische Stsb.	
12	C G / M	565	1	Pack	Sägenblätter —	12	12	Kellinghusen	K. E.-D. Altona	
13	D	50	1	Kiste	Schrauben u. Muttern	35	13	Duisburg	K. E.-D. Essen	beschr.: Barmen-Kettwig.
14	D	61	1	Ballon	? —	—	14	Kettwig	„	
15	D B C	523	1	—	Gewebe —	69	15	Anvers Süd	Grand Central Belge	
16	E	—	1	—	Dachfenster v. Eisen	—	16	Michelstadt	Dir.-Bez. Mainz	
17	E	3438	1	Korb	Kleider —	11	17	Darmstadt	„	
18	E	18199	1	Kiste	Käse —	42	18	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
19	F K	— —	1 1	Bund „	5 Eisenrohre — 2 Eisenrohre — 6 Messingrohre —	76	19	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
20	F K	I	4	Stück	alte kleine Obstkiepen	6,5	20	„	„	
21	F M	18	1	Kiste	4 Stück neue emaillirte Nachttöpfe	8,5	21	„	„	
22	F M C	9629	1	Fass	Farbe —	77	22	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
23	F R	193	1	Kiste	? —	55	23	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
24	F S	3897	1	„	leer —	20	24	Diedenhofen	Reichsbahn	
25	F S S	2305	1	Kollo	Papier —	85	25	Anvers Süd	Grand Central Belge	
26	F Z	75	1	Rolle	Leder —	76	26	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
27	G	5.19.21.30	4	Strohpuff	leer —	12	27	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
28	G A	—	1	Korb	1 Eimer, 1 Kästchen, 1 Lampe, 1 kl. Teppich	15,5	28	Znin	K. E.-D. Bromberg	
29	G & C	3827	1	Kiste	leer, gebr. —	29	29	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
30	G H	4700	1	Ballen	Juteleinen . —	42	30	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
31	G N	294	1	Kiste	Seifenpulver —	30	31	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
32	H	—	1	—	eis. Topf —	4	32	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
33	H	27708	1	Kiste	1 Blechbüchse Zuckerwaaren	—	33	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
34	H	1	1	„	eis. Luftklappen —	113	34	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
35	H	5673	1	„	gefüllt —	?	35	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	*)
36	H	5354/5	2	Kisten	gefüllt —	?	36	„	„	**)
37	H	47	1	Kiste	leer —	30	37	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beklebt: Elberfeld-Berlin.
38	H / K	130 140 / 152 4	4	Fässer	leer —	20	38	Bocholt	K. E.-D. Münster	beschr.: Fürth.
39	H E	10. 100	2	Kisten	leer —	82 / 101	39	Düsseldorf-Derendorf	K. E.-D. Elberfeld	
40	H S	II	1	Fass	leer, 607 l —	—	40	Mannheim	Badische Stsb.	
41	J B	243	1	—	l. Farbentonne —	10	41	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
42	J F	2	1	—	leere Kiste —	30	42	Duisburg	„	beschr.: Carlshütte.
43	J H S	—	1	Bund	Stahl —	58	43	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	

*) Magdeburg-Neustadt-Peissenberg bezettelt.
**) Magdeburg-Neustadt-Raubling bezettelt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	J L	27	1	Ballen	alte Militärröcke —	63	44	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
45	J M	9709	1	Korb	gefüllt —	67	45	Bettingen	Wilhelm-Luxemburg	
46	J W S	48	1	Pack	leere Säcke —	—	46	Kettwig	K. E.-D. Essen	
47	K. K. St. B.	—	4	—	eis. Stützen —	—	47	Brockau	K. E.-D. Breslau	223 2327 =
48	K. K. St. B.	—	4	—	eis. Stützen —	—	48	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
49	K K	1	1	Spreukorb	Kleider] —	20	49	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
50	L	1	1	Ballen	Stoffe aus Baumwolle	46	50	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
51	L	21836 21837 21844 21846	4	Bürden	Sohlleder —	295	51	Neustadt a/Haardt	Pfalzbahn	Neustadt beklebt.
52	L	316	1	Kollo	Gussstücke —	38,5	52	Gera	K. E.-D. Erfurt	
53	B	316	1	„	Gussstücke —		53			
54	L & B	512	1	Kiste	Wichse —	55	54	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
55	L G	1340	1	„	Briefpapier —	82	55	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
56	L L	8147	1	—	Verschlag —	16	56	Elberfeld	„	
57	M	—	3	Stück	eis. Töpfe —	3	57	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
58	50 M 500 M H F	—	1	Pack	rundes Eisenblech —	52	58	Kriftel	Dir.-Bez. Mainz	
59	M H	5520	1	—	Maschinentheil —	—	59	Emmerich	K. E.-D. Essen	beschr.: Grenzau.
60	M S	2144	1	—	leeres Fass —	16	60	München Ost	Bayerische Stsb.	
61	N S	19	1	—	Fässchen, leer —	9	61	Worms	Dir.-Bez. Mainz	
62	O	—	1	—	Herdschieber v. Gusseisen	—	62	Michelstadt	„	
63	P	45106	1	—	Gebinde, leer —	13	63	Schwerin	Meckl. Friedr. Franz	
64	P	—	5	Bund	leere Säcke —	?	64	Mannheim	Badische Stsb.	
65	P K	I	1	—	leer. Gebinde —	5	65	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
66	R	1—2	2	—	Flacheisen —	200	66	Castrop	K. E.-D. Essen	
67	R	167	1	Pack	12 Piassavabesen —	9	67	Essen Rh.	„	
68	R	28123	1	Korb	leerer Blechballon —	16,5	68	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
69	R	667	1	Kiste	Holzleisten mit eis. Zinken	27	69	Carlshafen l. U.	K. E.-D. Cassel	
70	R W	598	1	—	Giesskanne von Blech	—	70	Michelstadt	Dir.-Bez. Mainz	bezettelt; Ettlingen.
71	S	7	1	Kollo	Holzröhren —	65	71	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
72	S	8	1	„	Latten —		72			
73	S F F	19647	1	Ballen	? —	32	73	Sangerhausen	„	
74	S R (umrahmt)	—	1	Bund	Stahl —	69	74	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
75	S S	—	1	Platte	Zink —	19	75	„	„	
76	W B	3	1	Bund	<-Eisen —	17,5	76	Danzig	K. E.-D. Danzig	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
77	Bsl	21762	1	Wagen	Steinkohlen —	10 000	77	Bremerhaven*)	K. E.-D. Hannover	*) Freihafen.
78	Burbach	—	3	Stück	eiserne Träger —	81	78	Wittelsheim	Reichsbahn	
79	Elkan u. Rhonheimer	—	1	—	Wagendecke —	—	79	Jagstfeld	Badische Stsb.	
80	Essen	49947	1	Wagen	Koks —	—	80	Bismarck	K. E.-D. Essen	
81	Grooss	42647 106	1	—	Fahrradverschlag —	18,5	81	Doos	Bayerische Stsb.	
82	H Hannover u. L A R	150 73	1	Kiste	leer —	10,5	82	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
83	Hamburg Kieler Fischläden Bollhöfer	—	1	—	altes Firmenschild —	4	83	„	„	
84	Leistenbräu	36957	1	—	leeres Fass —	22,5	84	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
85	Th. Magdeburg	—	3	Kisten	Fische —	16	85	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
86	Feld-schlösschen Minden**)	5767 5936	2	—	leere Bierfässer —	35	86	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	**) Brandzeichen.
87	F. Reiter	360	1	—	leeres Fass —	18	87	München Ost	Bayerische Stsb.	
88	Fritz Schwab Marktbreit	—	1	Pack	29 Stck. leere Säcke	29,5	88	Marktbreit	„	
89	Rudolf Wotschke	—	1	—	Privatdecke —	—	89	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
90	weiss	1	150	Stück	eis. Unterlagsplatten	860	90	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
91	grün	1	1	—	eiserner Topf —	3,5	91	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
92	weiss	1	1	—	Gussriegel —	1	92	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
93	weiss	1	1	—	Achsschenkel —	8	93	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
94	gelb	1	3	Stück	Ofenthüren —	6,5	94	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
95	—	610 302 134 1867	1	—	Wagendecke —	—	95	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
96	—	637	1	Ballen	Gardinenstoff —	25	96	Guben	K. E.-D. Berlin	
97	—	937. 2141	2	—	Vorsatzbretter —	—	97	Salzburg	Bayerische Stsb.	
98	—	3516	1	Pack	Eisenblech —	9	98	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
99	—	5545	1	Fass	lerr —	15	99	München Ost	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
100	{ △◺ }	—	1	—	Maschinentheil —	34	100	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
101	{ ✡ }	444	1	Ballot	gefüllt —	33	101	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	{ Köln-Deutz Passau bezettelt.
102	rother Strich	—	17	Stück	Eisenstangen —	197	102	Küchelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
103	—	—	{1 1	Bund Stange	Bandeisen — □-Eisen —	7,5	103	Danzig	K. E.-D. Danzig	
104	—	—	2	Kolli	verz. Behälter —	162	104	Deutzerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
105	—	—	1	Tafel	Blech —	—	105	Breckerfeld	"	{ 3,20 m lg., 1 m br.
106	—	—	1	—	Bleirohr —	4	106	Düsseld.-Derend.	"	
107	—	—	5	—	lose Bretter —	—	107	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
108	—	—	2	Pack	Dachlatten —	52	108	Wasserbillig	Wilh.-Luxemburg	
109	—	—	1	—	eiserner Deckel —	2	109	Oberehnheim	Reichsbahn	
110	—	—	1	Stange	Eisen —	18	110	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
111	—	—	4	Stück	H-Eisen —	10	111	Hamm	K. E.-D. Essen	
112	—	—	3	Stangen	Eisen —	50,5	112	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
113	—	—	39	—	{ hölz. Eisenbahnschwellen }	—	113	Langendreer Rh.	K. E.-D. Essen	
114	—	—	1	Packet	Eisendraht —	16	114	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
115	—	—	2	—	Eisenröhren —	20	115	Düsseld.-Derend.	"	
116	—	—	1	—	Eisentheil —	25,5	116	Heidelberg	Badische Stsb.	
117	—	—	1	Kanne	Erdöl —	10	117	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
118	—	—	2	—	lange Façoneisen —	30	118	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
119	—	—	1	Stange	Fassstabeisen —	14,5	119	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
120	—	—	2	Bund	Flacheisen —	98	120	Duisburg	K. E.-D. Essen	
121	—	—	1	Ballen	Flachs —	52	121	Heidegersdorf	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
122	—	—	2	Stück	leere Flaschen —	9	122	Lingen	K. E.-D. Münster	
123	—	—	1	Pack	gusseis. Füsse —	10	123	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
124	—	—	1	"	5 eis. Gardinenstangen	11	124	B.-Borbeck	"	
125	—	—	3	—	Gasdruckregulatoren	42	125	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
126	—	—	15	Säcke	Gerste —	?	126	München Süd	Bayerische Stsb.	{ beklebt: Lehe / Hannover 10/10.
127	—	—	1	—	{ eis. Gitter (ansch. Viehgitter) }	36	127	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
128	—	—	1	—	Handgriff aus Holz —	1,5	128	Spandau	K. E.-D. Berlin	
129	—	—	1	—	Handkorb —	—	129	Neisse	K. E.-D. Breslau	
130	—	—	1	—	eiserner Hebel —	3,5	130	Görlitz	"	
131	—	—	1	Pack	23 Hobeleisen —	5	131	Dorsten	K. E.-D. Essen	
132	—	—	1	Kiste	Käse —	3	132	Duisburg	"	
133	—	—	1	—	Kette —	—	133	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
134	—	—	2	Säcke	Kleesamen —	200	134	Worms	Dir.-Bez. Mainz	
135	(Gepäck)	—	1	Korb*)	Kleider u. Wäsche —	4	135	Nordstemmen	K. E.-D. Hannover	{ *) mit Vorhängeschloss.
136	—	—	1	—	Krahnenkette —	?	136	Singen	Badische Stsb.	{ mit Ringe u. Haken 3 m lg.
137	—	—	1	Stange	Kupfer —	2,5	137	Hameln	K. E.-D. Hannover	*)
138	—	—	1	Pack	6 leere Kübel —	23	138	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
139	—	—	1	—	Leine, 23 m lg. —	?	139	Altona	K. E.-D. Altona	
140	—	—	1	Sack	Lumpen —	26	140	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
141	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	11	141	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	{ [Zeichen]
142	—	—	4	—	Messingstücke —	4	142	Köln-Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
143	—	—	1	—	weisse Metallplatte —	3,5	143	Pforzheim	Badische Stsb.	
144	—	—	1	Pack	Ochsenhaut —	36	144	Gera	Sächsische Stsb.	
145	—	—	1	Kollo	Ofenthür —	0,5	145	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
146	—	—	8	Stück	Parkettbodentheile —	65	146	Dresden-N. I	Sächsische Stsb.	
147	—	—	1	—	Pflugschar —	3	147	Bensheim	Dir.-Bez. Mainz	
148	—	—	1	Pack	Plane —	6	148	Glauchau	Sächsische Stsb.	
149	—	—	3	Stück	gusseis. Platten —	210	149	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
150	—	—	7	—	eiserne Platten —	10	150	Osterath	K. E.-D. Köln	
151	—	—	1	Ballen	Putzwolle —	200	151	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
152	—	—	1	Bund	{ 2 gusseis. kleine Räder }	3	152	Papenburg	K. E.-D. Münster	{ Durchm. 15 bezw. 11 cm.
153	—	—	1	—	eis. Rad —	16	153	Kaiserswaldau	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
154	—	—	1	Stück	Rindshaut —	4	154	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	**)
155	—	—	2	"	eis. Röhren —	19	155	Neurode	K. E.-D. Breslau	
156	—	—	1	Kollo	Rohr —	0,5	156	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
157	—	—	1	Korb	Rohre —	57	157	Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
158	—	—	3	—	Roststäbe —	?	158	Spandau	K. E.-D. Berlin	

*) Alte Beklebung: Gebr. Kempe Oepe i/W.
**) Neben einem Schuppen auf der Strasse gef.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
159	—	—	1	Stab	Rundeisen	7	159	Bochum B. M.	K. E.-D. Essen	
160	—	—	1	Bund	Rundeisen	50	160	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
161	—	—	1	Stange	Rundeisen	30	161	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	4,40 m lg., 3 cm stark.
162	—	—	1	Stab	Rundeisen	6,5	162	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
163	—	—	1	Kiste	1 leerer Sack	10	163	München C.	Bayerische Stsb.	
164	—	—	1	—	Sackkarren	—	164	Würzburg	Badische Stsb.	
165	—	—	3	Bündel	Säcke	90	165	Worms	Dir.-Bez. Mainz	
166	—	—	1	—	eis. Sattel- oder Kummetstück	0,5	166	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
167	—	—	2	Bund	Seegras	46	167	Duisburg	K. E.-D. Essen	
168	—	—	1	—	eis. runde Scheibe mit Löchern	4,5	168	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
169	—	—	4	—	neue hölz. Schöpfkübel	—	169	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
170	—	—	3	Bund	Schilfdecken	29	170	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
171	—	—	1	—	Schrankaufsatz	2	171	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	—	1	Kollo in Leinen	4 eis. Schraubenbolzen u. 1 Packet Holzschrauben	1	172	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
173	—	—	2	—	schmiedeeis. Stäbe	7	173	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
174	—	—	1	Bund	Stahl	58	174	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
175	—	—	1	„	Stahlstangen	35	175	Heidelberg	Badische Stsb.	
176	—	—	2	—	Taue 10 u. 15 m lg.	18	176	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
177	—	—	1	—	gusseis. Triebel	2	177	Mengen	Württemberg. Stsb.	
178	—	—	2	—	eis. Vorlegebäume	—	178	Wandsbek	Lübeck-Büchen	
179	—	—	1	—	Waagschlüssel	0,5	179	Bayreuth	Bayerische Stsb.	
180	—	—	1	Stück	Wagendecke	—	180	Merxheim	Reichsbahn	
181	—	—	1	—	leeres Weinfass	13,5	181	Herford	K. E.-D. Hannover	
182	—	—	6	Stück	eis. Winkelklammern mit Schrauben	—	182	Schönefeld	K. E.-D. Halle a/S.	
183	—	—	1	—	Zahnrad	28	183	Stuttgart W.	Württemberg. Stsb.	
184	—	—	1	Platte	Zink	15	184	Emanuelsegen	K. E.-D. Kattowitz	*)

Berichtigungen.

Die Angaben unter „A. Güter mit Buchstaben bezeichnet“ lfd. Nr. 17 des Anzeigers Nr. 4 sind wie folgt zu berichtigen:

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
17	E M	127	1	**Kiste**	?	60	17	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	**)

*) Eine Krone und das Wort „Raffinirt“, imprägnirt.
**) Gez.: 28/1. Röhrsdorf-Kattowitz-Galatz.

Amtliche Bekanntmachungen.

(Schluss.)

weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Boryslaw	262 ₰
„ Drohobycz	260 „
„ Stanislau	291 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Boryslaw	257 ₰
„ Drohobycz	255 „
„ Stanislau	286 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Boryslaw	291 ₰
„ Drohobycz	289 „
„ Stanislau	320 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 8. März 1897. (513)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

5. Verdingungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Lieferung von

1. zwei Schnellzugslokomotiven } mit Tendern,
2. zwei Güterzugslokomotiven } mit Tendern,
3. zwei Personenzugs-Tenderlokomotiven,
4. einer Tenderlokomotive für Nebenbahnen

soll im Wege des öffentlichen Anbietungsverfahrens vergeben werden.

Das für den Bau jeder Lokomotivgattung maassgebende Programm mit Zeichnung kann gegen Einsendung von einer Gebühr von je 5 *M.* von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Lokomotiven“ portofrei bis spätestens 23. März d. J., Vormittags 10 Uhr, an uns einzusenden.

Die Angebote sollen enthalten:

1. den Preis für eine Lokomotive, frei Station Darmstadt, betriebsfähig montirt und vollständig ausgerüstet;
2. die kürzeste Lieferfrist.

Darmstadt, den 3. März 1897. (514)

Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 183 —

Nr. 22. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 17. März 1897.

Inhalt:

Das neue Bürgerliche Gesetzbuch und die Eisenbahnen

Von Amtsrichter **W. Coermann** in Bolchen (Lothringen).

Liegt auch noch eine mehrjährige Frist zwischen dem Wirksamkeitsbeginn des neuen Bürgerlichen Gesetzbuches und der Gegenwart, so rechtfertigt doch dessen einschneidende Bedeutung für das ganze Volksleben jetzt schon einen kurzen Hinweis auf die Bestimmungen, welche das Recht der Eisenbahnen beeinflussen oder abändern. Die Vorschriften, welche hier in Frage kommen, sind allerdings nicht viel umfangreicher als diejenigen des geltenden Rechts, als Fortschritt ist aber die Erhebung der Rechtssätze zur Rechtskraft anzusehen, welche die Praxis der Gerichte und das Verkehrsleben heranbildete und als unantastbar anerkannt haben. Dieses gilt insbesondere von dem Nachbar- und Baurecht sowie der Schadensersatzpflicht; neu hinzugekommen ist die Regelung des Fundrechts.

I. Haftpflichtrecht.

Die allgemeine Haft- und Schadensersatzpflicht der geltenden bürgerlichen Landesrechte ist durch die Reichs-Gesetzgebung in so vielfacher Weise durchbrochen, dass deren Festsetzung in dem neuen Bürgerlichen Gesetzbuche hiervon nicht unberührt bleiben konnte. Reichsrechtlicher Regelung unterliegt die Haftpflicht im Eisenbahn-Frachtverkehr, deren Modernisirung Zweck der Handelsgesetzbuchs-Novelle ist, die Haftpflicht der Arbeitgeber gegenüber den Arbeitnehmern nach den Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherungs-Gesetzen, endlich diejenige der Eisenbahnen, Berwerks- und Fabrikbesizer für Personen zugestossene Betriebsunfälle nach dem Haftpflichtgesetze. Alle diese Sonderfälle erschöpfen jedoch das Haftpflichtrecht der Eisenbahnen nicht, in den übrigen kommen die Bestimmungen des neuen Bürgerlichen Gesetzbuches an Stelle der bisherigen Landesrechte zur Anwendung.

Nach § 823 B. G.-B. haftet jeder für den Schaden, welchen er dadurch verursacht, dass er vorsätzlich oder fahrlässig 1. das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigenthum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, oder 2. gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstösst.

Der Haftpflicht unterliegt:

1. Der Thäter, Anstifter und Gehilfe; mehrere Betheiligte haften dem Beschädigten solidarisch für den verschuldeten Schaden und zwar selbst dann, wenn nicht ermittelt ist, wer von ihnen die That begangen hat. Die grosse praktische Bedeutung dieser letzterwähnten Neuerung des § 830 B. G.-B. bedarf keiner Erläuterung. Eine weitere Ausdehnung der civilrechtlichen Haftungsgrenze gegenüber der den strengen Thatbeweis erfordernden des Strafrechts liegt in der Ausdehnung des § 823 B. G.-B. auf Kinder. Die Altersgrenze für den Beginn eigener Verantwortlichkeit ist von vollendetem 12. auf das vollendete 7. Lebensjahr herabgesetzt; der die Strafbarkeit ausschliessende Mangel der zu deren Erkenntniss erforderlichen Einsicht wird im Strafrecht von Amtswegen bis zum vollendeten 18. Lebensjahre bei den Minderjährigen angenommen, sofern nicht die Staatsanwaltschaft das Gegentheil beweist, während im Civilprozess es Sache des Minderjährigen bezw. des hierin diesem gleichgestellten Taubstummen ist, diesen Mangel zu erweisen. Die Erbringung des Beweises hat jedoch nicht einen vollständigen Haftungsausschluss zur Folge. Soweit nicht voller Schadensersatz von einem haftungspflichtigen Dritten — vergl. zu 2. — erlangt werden kann, bleibt der Minderjährige über 7 Jahre bezw. der Taubstumme soweit ersatzpflichtig, als die Billigkeit nach den Umständen, insbesondere nach den Verhältnissen der Betheiligten, eine Schadloshaltung erfordert und ihm nicht die Mittel entzogen werden, deren er zum standesmässigen Unterhalt, sowie zur Erfüllung seiner gesetzlichen Unterhaltspflichten bedarf. § 829 B. G.-B.

Die „That“ im Sinne des § 823 setzt nicht unbedingt ein Handeln voraus, kann vielmehr auch in einem Unterlassen bestehen. Eine derartige „That“ liegt vor, wenn der Eigenthümer oder Unterhaltspflichtige eines Gebäudes die im Verkehr zum Zweck der Abwendung eines Einsturzes infolge mangelhafter Unterhaltung erforderliche Sorgfalt ausser Acht lässt und der Einsturz einen Schaden verursacht. § 836. Diese Haftpflicht trifft den früheren Eigenthümer noch während eines Jahres nach Abgabe des Gebäudes.

Die Thäterhaftung des Beamten bei fahrlässiger Verletzung einer Amtspflicht einem Dritten gegenüber tritt erst dann ein, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise, z. B. durch den etwa haftenden Staat, Ersatz zu erlangen vermag. § 839.

2. Haftpflichtig ist ferner derjenige, welcher kraft Gesetzes das Verschulden anderer zu vertreten hat. Das sind:

a) Die Personen, welche andere zu der Verrichtung vertragsmässig bestellt oder damit beauftragt haben, bei deren Ausführung diese einem Dritten einen widerrechtlichen Schaden zufügen, wofern sie ein Verschulden bei der Auswahl dieser Angestellten, bei der Beschaffung der Geräthschaften oder bei der ihnen obliegenden Leitung der Arbeiten trifft und der Schaden eine Folge dieses Verschuldens ist. § 831 B. G.-B. Die Haftung des Staates, der Gemeinden und anderer Kommunalverbände für den von ihren Beamten bei Ausübung der diesen obliegenden Amtsverpflichtungen verursachten Schaden soll jedoch hierdurch nicht berührt werden, bezüglich dieser bleibt das geltende Recht in Kraft. Art. 77 des Einführungsgesetzes zum B. G.-B. Bezüglich der Haftpflicht der Beamten für die von ihnen angenommenen Stellvertreter und Gehilfen bleibt die Landes-Gesetzgebung neben dem § 831 B. G.-B. insofern bestehen, als diese eine weitergehende Haftung kennt. Art. 78 E.-G. z. B. G.-B.

b) Die gesetz- oder vertragsmässig zur Führung der Aufsicht über Minderjährige oder Entmündigte Verpflichteten. Ihre Haftung entspricht der vorigen. § 832.

c) Der Besitzer von Vieh ist für den von diesem angerichteten Schaden stets ersatzpflichtig, der die Aufsicht über fremdes Vieh führende nur dann, wenn er eine Fahrlässigkeit in der Hütung begangen hat und nicht etwa der Schaden auch bei aller Sorgfalt hätte vermieden werden können §§ 833, 834. Betreffs des Wildschadens vergl. § 835.

d) Den Eigenthümer eines Hauses trifft die Verantwortlichkeit für Schaden, welchen ein Baufehler des Bauunternehmers zur Folge hatte. § 836.

e) Die Ersatzpflicht der Betriebsunternehmer bei Eisenbahnen und mit gemeiner Gefahr verbundenen Betrieben ist durch das B. G.-B. nicht berührt. Art. 105 E.-G. z. B. G.-B. Dadurch sind die Arbeiter-Versicherungsgesetze, das Haftpflichtgesetz, das Preussische Beamten-Fürsorgegesetz und andere einschlägige Landesgesetze in Kraft erhalten.

Die Ersatzpflicht hat die Verursachung eines Schadens zur Voraussetzung; solcher ist nicht schon bei Entziehung eines zufälligen, auf keinem Rechtsgrunde beruhenden Vortheils, z. B. einer schönen Aussicht, begründet, verlangt vielmehr die Bereitung eines Nachtheils, der entweder unmittelbar in Geld schätzbar ist oder aber als Verschlechterung empfunden wird. Eine allgemein zutreffende Begrenzung des Schadensbegriffes lässt sich nicht geben, derselbe ist nach Lage der thatsächlichen Verhältnisse jedes Falles zu bemessen. Wie die Art der Schädigung ist auch die Ersatzpflicht bei Beschädigung von Personen und Sachen durchaus verschieden. Der Mangel jeden gesetzlichen Anhaltspunktes für die Ermittelung der Schadenshöhe hat zu Unzuträglichkeiten geführt, denen zuerst das Haftpflichtgesetz abgeholfen hat. Die neuen Grundsätze sind in den Versicherungsgesetzen weiter entwickelt und haben im Bürgerlichen Gesetzbuche abermals eine Neubildung erfahren.

Bei Verletzung von Personen ist die Ersatzpflicht eine dreifache; sie betrifft:

1. Die Ausgleichung des entstandenen Körperschadens der Gesundheitsbeschädigung sowie anderer Nachtheile, wie z. B. Entstellung. Dahin gehören die Kosten der Pflege bis zur vollständigen Heilung, der etwa auch fernerhin bedingten Vermehrung der Bedürfnisse, der Ersatz einer nach Billigkeitsrücksichten zu bemessenden Geldsumme für verursachte körperliche Entstellungen. §§ 842, 843, 847. Auch diese letzterwähnte Neuerung setzte die Verursachung eines wirklichen Schadens voraus, für Schmerzen wird kein Entgelt gewährt. Zu den Kosten dieser Art gehören noch bei Tod diejenigen der Beerdigung.

2. Die Deckung der dem Verletzten in seinem Erwerb und Fortkommen bereiteten Nachtheile. Ob eine Rente oder eine einmalige grössere Zahlung zu gewähren ist, bleibt, wie bisher, dem richterlichen Ermessen überlassen.

3. Bei Tödtung geht die Unterhalts- oder Dienstpflicht des Getödteten auf den Haftpflichtigen über und zwar erstere für diejenige Zeitdauer, in der sie muthmaasslich dem Getödteten obgelegen hätte. §§ 844, 845.

Die Ersatzpflicht ür Sachbeschädigungen, welche den Inhalt der §§ 848 bis 851 bildet, zeigt keine wesentlichen Aenderungen gegenüber dem geltenden Rechte.

Die Verjährungsfrist für Schadensersatzansprüche beträgt 3 Jahre. §§ 852, 853. Durch Art. 42 E.-G. z. B. G.-B. ist die Ersatzpflicht im Haftpflichtgesetze der vorstehenden Bestimmungen unter Aufhebung der §§ 3, 7 bis 9 genannten Gesetzes angepasst, jedoch die zweijährige Verjährungsfrist dort beibehalten.

II. Nachbarrecht.

Das Zusammenleben der Menschen bedingt eine Reihe von Begrenzungen des Eigenthumsrechts, welche Gegenstand des hier zum ersten Male einheitlich dargestellten Nachbarrechts bilden. Als civilrechtliche Nothwehr kann vom Eigenthümer die Einwirkung eines anderen nicht verboten werden, wenn diese zur Abwendung einer gegenwärtigen Gefahr nothwendig und der drohende Schaden gegenüber dem aus der Einwirkung dem Eigenthümer entstehenden Schaden unverhältnissmässig gross ist. Die Schadensersatzpflicht wird dadurch allerdings nicht berührt. § 904 B. G.-B. Zahlreiche, im Laufe der Jahre durch die Gerichtssprüche entwickelte und schliesslich allgemein als feststehend anerkannte, den Billigkeitsrücksichten entsprechende Rechtssätze haben damit ihre gesetzliche Stütze gefunden. Das neue Recht erstrebt die weitergehende Versöhnung der widerstreitenden Nachbarrechte unter möglichster Vermeidung der Benachtheiligung des einen gegenüber dem andern. Zur Verhütung ränkesüchtiger Ausnutzung des Eigenthumsrechts ist das Vorgehen gegen kleine Uebergriffe des Nachbareigenthums von dem Nachweis eines verursachten Nachtheils abhängig gemacht. Nur in letzterem Falle ist das Abhauen von Wurzeln und — nach vorheriger fruchtloser Aufforderung des Eigenthümers — von Aesten gestattet, kann die Beseitigung des trotz sofortigen Widerspruchs vom Nachbar errichteten Ueberbaues verlangt werden. §§ 910 bis 912. Im übrigen berechtigt der Ueberbau zu Schadensersatz in Rentenform, wenn der Belastete es nicht vorzieht, diesen durch Kauf an sich zu bringen. §§ 913 bis 915. Ausnahmen von diesen Grundsätzen sind der Landesgesetzgebung bezüglich der Obstbäume vorbehalten. Art. 122 E.-G. z. B. G.-B.

Die besonderen Einwirkungen der Eisenbahnen auf die Nachbargrundstücke durch Dämpfe, Rauch, Russ, Geräusch und Erschütterungen erwähnt § 906. Die bisher mangels direkter gesetzlicher Bestimmungen von den Gerichten angewandte Unterscheidung der Uebergriffe in wesentliche und unwesentliche, das Maass der gewöhnlichen Belästigung nicht überschreitende ist hiermit zum Gesetz erhoben. Voraussetzung des Einwirkungsverbots ist stets eine solche Belästigung, welche den ordnungsmässigen Gebrauch des Grundstücks ganz oder zum Theil ausschliesst. Eine Ausnahme ist jedoch bezüglich der Gegenden begründet, in denen die Rauch-, Gas-, Russ- und ähnlichen Belästigungen ganz allgemein geworden sind, also insbesondere in den Mittelpunkten der Industrie und des Bergbaues. Wann in solchen Orten ein Verbot zulässig ist bezw. eine Entschädigung verlangt werden kann, ist nach der Gesammtheit der örtlichen Verhältnisse zu beurtheilen. Ueber die einschlägige Rechtsprechung vergl. Coermann, Nachbarrecht an Eisenbahnen S. 37—51. Die Anlage von Leitungen für den Abzug der Dämpfe usw. nach dem Nachbargrundstücke ist unstatthaft. § 906.

Den unmittelbaren Uebergriffen von des Nachbars Boden her schliessen sich die Eigenthumsbeschränkungen an, welche der Nachbar durch Handlungen auf eigenem Boden mittelbar veranlasst. Als Ausfluss seines Rechtes der Nothwehr kann der Grundeigenthümer verlangen:

1. Dass auf dem Nachbargrundstück nicht Anlagen hergestellt oder gehalten werden, von denen mit Sicherheit vorauszusehen ist, dass ihr Bestand oder ihre Benutzung eine unzulässige Einwirkung auf sein Grundstück hat. Genügt jedoch die Anlage, zu denen Bäume und Sträucher nicht zu zählen sind, den landesrechtlichen Schutzvorschriften, so kann die Beseitigung erst mit Hervortreten der unzulässigen Einwirkung verlangt werden. § 907.

2. Dass der Nachbar Vorkehrungen zur Abwendung einer Gefahr treffe, welche durch Einsturz eines Bauwerks auf des letzteren Grundstück droht. § 908.

3. Dass der Nachbar nicht Vertiefungen auf seinem Boden vornehme, welche die Stütze dem Nachbarboden nehmen, ohne die zur Verhütung des Nachrutschens der Erde erforderlichen Sicherheitsmaassregeln zu treffen. § 909.

§ 917 gewährt das Nothwegerecht für den Fall, „dass einem Grundstücke die zur ordnungsmässigen Benutzung nothwendige Verbindung mit einem öffentlichen Wege fehlt.“ Voraussetzung ist dabei, dass der Eigenthümer des das Recht beanspruchenden Grundstücks nicht etwa willkürlich eine früher vorhandene Verbindung beseitigt hat. Wird bei Veräusserung eines Theiles des Grundstücks der andere vom Wege abgeschnitten, so steht dem letzteren der Nothweg nur über den

ersteren zu. § 918. Landesgesetzliche Vorschriften über das Recht des Nothwegs zur Verbindung eines Grundstücks mit einer Wasserstrasse (Leinpfad) oder einer Eisenbahn werden hierdurch nicht berührt. Art. 123 E.-G. z. B. G.-B.

Anderweitige, die Eisenbahnen berührende gesetzliche Eigenthumsbeschränkungen des Nachbarrechts kennt das B. G.-B. nicht. Im übrigen bleibt das bestehende Recht in Geltung, welchem die Aufstellung weitergehender Beschränkungen des Grundeigenthums zu Gunsten des Nachbarn überlassen ist. Art. 124 E.-G. Die Tragweite dieses Artikels ergibt schon der kurze Hinweis darauf, dass das ganze Wasserrecht landesgesetzlicher Festsetzung verbleibt.

III. Finderrecht.

Die grosse Zahl der in den Eisenbahnzügen und auf Bahnhöfen von unbekannten Eigenthümern zurückgelassenen oder verlorenen Gegenstände hat eine einheitliche Regelung der Behandlung dieser Gegenstände erforderlich gemacht. Mangels hinreichender gesetzlicher Bestimmungen ist durch § 38 V.-O. die Aufbewahrung während dreier Monate und, sofern die Gegenstände leichtem Verderben ausgesetzt sind, deren Versteigerung und gleichmässige Bewahrung des Reinerlöses vorgeschrieben. An den 3. Absatz des § 38 V.-O., welcher die weitere Behandlung nach Ablauf genannter Frist „nach Maassgabe der gesetzlichen und sonstigen Vorschriften" anordnet, schliessen die §§ 978 ff. B. G.-B.'s an. Die Bahn wird — nach fruchtlosem Aufgebot und Ablauf von 3 Jahren — Eigenthümerin des Fundgegenstandes, der ihr vom Finder, welcher ihn an sich genommen hat, statt der Polizeibehörde auszuliefern ist. Das im Volksbewusstsein lebende Recht auf Finderlohn kennt das neue Gesetzbuch nicht. §§ 978, 981. Das in der Verkehrsordnung der Bahn bei leicht verderblichen Sachen eingeräumte Versteigerungsrecht ist zwar durch § 979 auf alle Gegenstände ausgedehnt, diese Ausdehnung ist aber für die Eisenbahnen ohne Belang, da das Bürgerliche Gesetzbuch die Bestimmungen der V.-O. als allgemeinen Verwaltungsbefehls wohl beschränken, nicht aber erweitern kann. Neu ist die Einführung des Aufgebotszwangs vor der Versteigerung, von dem nur bei leichtverderblichen oder solchen Sachen abzusehen ist, deren Aufbewahrung mit unverhältnissmässigen Kosten verbunden ist. § 980.

Von dem „Funde" in vorstehendem Sinne verschieden ist der „Schatz", eine seit langer Zeit verborgen gewesene, aufgefundene Sache, deren Eigenthümer nicht mehr zu ermitteln ist. Den alten Römischen Satz, dass das Eigenthum zur Hälfte dem Entdecker, zur Hälfte dem Eigenthümer der Sache, in der der Schatz verborgen war, zufällt, hat das Bürgerliche Gesetzbuch in Kraft erhalten. § 984.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 8,56 km lange Strecke Osberghausen-Wiehl der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, welche am 21. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — vom Tage der Betriebseröffnung ab — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung. Zu den Stationen mit gleichlautender Namensbezeichnung sind fortab zu zählen:

Pretzfeld, Haltestelle an der Lokalbahn Forchheim-Ebermannstadt der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn;

Pretzfeld, Station an der Strecke Heilbronn-Hall der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

Dieselben werden in den demnächst erscheinenden Nachtrag zu obengenanntem Verzeichniss aufgenommen werden.

Aenderung von Stationsnamen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Linie Szabadka-Zymony gelegenen Station Verbász-Kula ist in Verbász abgeändert worden.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Münster. Durch die eisenbahnseitige Uebernahme des Personen-, Gepäck- und Güter-Abfertigungsdienstes auf der Insel Norderney vom 1. April d. J. ab, der bis dahin durch die an dem Verkehre mit Norderney betheiligten Schiffsrhedereien ausgeübt wird, wird die bisherige Abfertigungsstelle Norderney eine Eisenbahn-Dienststelle für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern.

Mit dem gleichen Zeitpunkte wird ausser dem bereits bestehenden direkten Personen- und Gepäckverkehr auch ein direkter Güterverkehr mit Norderney eingerichtet. (Vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Münster in Nr. 20 — Inser.-Nr. 464 — d. Ztg.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnstrecke Mülhausen-Basel gelegene Haltepunkt Bartenheim, welcher bisher dem Personen-, Gepäck-, Express- und Eilstückgut-Verkehr gedient hat, wird am 1. Mai d. J. auch für den Frachtstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Von und nach Station Lautenthal findet vom 15. d. Mts. ab die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art statt.

Aus dem Deutschen Reich.

Der Reichstag

bewilligte in seiner Sitzung vom 12. d. Mts. nach dem Antrage der Budgetkommission ohne Debatte die erste Rate von einer Million Mark zum Bau einer zweigeleisigen vollspurigen Hauptbahn von Busendorf nach Dillingen.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Das Abgeordnetenhaus trat in seiner Sitzung vom 9. d. Mts. in die zweite Berathung des Etats der Staatseisenbahn-Verwaltung für 1897/98 (vergl. Nr. 8 S. 68 ff. d. Ztg.). Bei der Verhandlung über die Einnahmen führte der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen folgendes aus:

Das abgeschlossene Etatsjahr 1895/96 war in den Einnahmen veranschlagt zu 980 961 000 ℳ, in Wirklichkeit sind eingenommen worden 1 033 000 000 ℳ, also mehr 52 000 000 ℳ An dem Mehr ist der Personenverkehr betheiligt mit 16 300 000 ℳ und der Güterverkehr mit 31 900 000 ℳ Diese Einnahmesteigerung gewährt ein um so erfreulicheres Bild, als mit derselben eine Steigerung der etatsmässigen Ausgaben nicht verbunden gewesen ist; im Gegentheil, es sind thatsächlich 800 000 ℳ weniger ausgegeben, als im Etat vorgesehen war. Infolge dessen ist der Betriebskoeffizient, also das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen, wesentlich günstiger geworden; während derselbe im Jahre 1894/95 noch 59,68 % betrug, ist er im Jahre 1895/96 auf 54,77 % zurückgegangen. Vielleicht möchte es interessiren, daneben einige Ziffern mitzutheilen, welche das Wirthschaftsergebniss der anderen Deutschen Bahnen betreffen.

Der Betriebskoeffizient für 1895/96 betrug bei der Bayerischen Staatsbahn 67,38 %, bei der Württembergischen Bahn 61,85 %, bei der Sächsischen 64,36 %, bei der Badischen 63,57 %, bei Mecklenburg 60,94 %, Oldenburg 76,78 %, Lübeck-Büchen 62,99 %, bei der Ostpreussischen Südbahn 58,35 % und bei der Hessischen Ludwigsbahn 55,95 %. Bei der letzten Ziffer ist wohl mit in Rücksicht zu ziehen, dass es das letzte selbständige Jahr der Hessischen Ludwigsbahn gewesen ist. Dieser Umstand dürfte insbesondere auf die Ausgaben wohl einigen Einfluss gehabt haben.

Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben stellt sich für 1895/96 auf über 467 Millionen, gegen den Etat mehr 53 Millionen, gegen das Vorjahr mehr 59 Millionen.

Es ist vielleicht nicht unintcressant, hier einen Rückblick auf die Betriebsergebnisse der letzten 5 Jahre zu werfen. Während der letzten 5 Jahre, also von 1891/92 angefangen, sind die Verkehrseinnahmen fortwährend gestiegen, von 921 Millionen (ich nenne nur die vollen Millionen) im Jahre 1891/92 auf 922, 962, 980 und 1 037 Millionen im Jahre 1895/96. Dem gegenüber sind die Ausgaben in den 5 Jahren fortgesetzt absolut gefallen. 1891/92 waren die Ausgaben 607 Millionen, 1892/93 586 Millionen, dann 584 Millionen, 575 Millionen und 574 Millionen.

Die Vermehrung der Einnahme ist natürlicher Weise zunächst und hauptsächlich eine Folge der besseren wirthschaftlichen Konjunktur. Sie beweist aber andererseits auch meines Erachtens, dass wenigstens die Einnahmequellen im grossen und im einzelnen pfleglich behandelt worden sind. Sie beweist ferner, dass die zur Zeit bestehende Tarifgestaltung wenigstens kein Hemmschuh gewesen ist für die Entwickelung des Verkehrs. Die Erklärung für das überraschende Bild, dass in den 5 Jahren die Betriebsausgaben absolut gesunken sind, ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, dass die Verwaltung fortschreitend eine wirthschaftlichere und sparsamere war. In den letzten Jahren hat noch wesentlich dazu beigetragen die Neuorganisation, die am 1. April 1895 ins Leben getreten ist.

Man kann daneben wohl anführen, dass in den ersten Jahren auch das Sinken der Materialpreise einigermaassen die Ausgaben vermindert hat; dies Sinken der Materialpreise ist aber eigentlich nur in den ersten beiden Jahren von Einfluss gewesen. Vom dritten Jahre ab sind die Materialpreise erst langsam, dann rascher gestiegen. Die Eisenbahnverwaltung braucht ja ein derartiges Steigen der Preise der Materialien, die sie benöthigt hat, nicht tragisch zu nehmen, denn mit diesem

Steigen der Materialpreise ist folgeweise auch ein Steigen der Verkehrseinnahmen verbunden.

Der andere Faktor der Ausgaben, der Preis der Arbeitsleistung, ist ganz unabhängig von der wirthschaftlichen Konjunktur sowohl in Besoldung wie in Lohn fortdauernd gestiegen.

Nothwendige Ausgaben sind nicht gespart, auch gebotene und nützliche Fortschritte nicht unterlassen worden.

Als ganz besonders bedeutungsvoll für das allmähliche Sinken der Ausgaben ist das unter Zustimmung des Herrn Finanzministers seit etwa 5 oder 6 Jahren eingeführte System der vorläufigen Zurückstellung dazu geeigneter Fonds aus dem Etat und der vorsichtigen demnächstigen Verwendung zu erwähnen. Es ist dadurch in alle Zweige der Verwaltung und in alle Organe derselben ein weit grösseres und aus eigenem Verständniss hervorgehendes Gefühl für die Wirthschaftlichkeit der Verwaltung hineingedrungen. Es ist absolut gebrochen mit dem Prinzip, was unleugbar hier und da vorhanden gewesen ist, Ausgaben für Dinge zu leisten ganz allein aus dem Grunde, weil im Etat Mittel dazu vorhanden waren. Andererseits sind den ausführenden Organen in vollständig zureichendem Maasse die Mittel zugewiesen, und der Minister ist in der Lage gewesen, helfend da einzugreifen, wo sich die Nothwendigkeit zu Ausgaben im Laufe des Etatsjahres in dem betreffenden Etatstitel gezeigt hat. Es darf nicht vergessen werden, dass die Herstellung des Etats etwa 3/4 Jahr rückwärts liegt und dass die Bedürfnisse innerhalb einer so grossen Betriebsverwaltung nicht selten rasch wechseln; es findet sich, dass das, was man vor einem Jahre als Bedürfniss angesehen hat, nicht mehr als ein so dringendes angesehen werden kann. Andere Bedürfnisse wachsen dagegen unter der Hand hervor und erheischen sofortige Befriedigung. Der Eisenbahnminister als Leiter des grössten Betriebsunternehmens der Welt bedarf unbedingt einer gewissen Bewegungsfreiheit, er bedarf ebenso eines gewissen diskretionären Vertrauens sowohl seitens des Herrn Finanzministers wie seitens des Landtages der Monarchie. Mit lebhaftem Danke kann ich nur anerkennen, dass mir dieses Vertrauen seitens beider Instanzen bisher in hohem Maasse zu theil geworden ist. M. H., ich hoffe mir dasselbe durch rückhaltlose Offenheit und Klarlegung aller Theile der Verwaltung, sowie durch Festhalten an den Grundsätzen weiser Sparsamkeit auch für die Zukunft zu erhalten.

Nach einer Richtung ist in dem Etatsjahre 1895/96 für die Verwaltung ein bedeutsamer Fortschritt zu verzeichnen. Zum ersten Mal ist die Bildung eines ausseretatsmässigen Fonds für Vermehrung der Betriebsmittel, sowie für Erweiterung und Ergänzung der Bahnanlagen in Höhe von 20 Millionen möglich gewesen. Angesichts der grossen Anforderungen, welche in steigendem Maasse der Verkehr an die Verwaltung stellt, habe ich es für meine Pflicht erachtet, sofort diese mir ausserordentlich zufliessenden Mittel zur Vermehrung der Betriebsmittel zu benutzen, und zwar vorzüglich zur Beschaffung von Lokomotiven, von Personenwagen. Nach beiden Richtungen hin waren wir mehr zurückgeblieben, wie das angesichts der grossen Verkehrssteigerung zweckmässig war. Die Güterwagen sind aus den verfügbaren Mitteln des Ordinariums und Extraordinariums zur Bestellung gegeben, und zwar in dem Maasse, wie die Deutschen Wagenfabriken sie zu liefern überhaupt imstande waren.

Ich wende mich nun zu dem noch nicht abgeschlossenen Etatsjahr 1896/97. Soweit wir nach den 10 Monaten, die, wenn auch noch nicht vollständig abgeschlossen, so doch zu übersehen sind, urtheilen können, wird das Ergebniss des laufenden Etatsjahres noch günstiger sich gestalten wie das von 1895/96. Gegenüber den veranschlagten Betriebseinnahmen von 1 020 Millionen Mark hoffen wir auf eine Einnahme von 1 092 Millionen Mark, also auf ein Plus von 71,5 Millionen Mark. Es stehen allerdings noch 2 Monate aus; es sind auch eine ganze Reihe von Verkehrsrelationen noch nicht definitiv abgerechnet, aber nach den vorliegenden Schätzungen glauben wir doch, dass dieses Plus schliesslich sich ergeben wird. Gegenüber der wirklichen Einnahme für 1895/96 von 1 033 Millionen Mark würde sich ergeben ein Plus von 59 Millionen Mark, in welchem sich die Ergebnisse der verstaatlichten Thüringischen Bahnen und die Ergebnisse der neu eröffneten Staatsbahnstrecken mitbefinden.

Was nun die Ausgaben betrifft, so ist zunächst zu bemerken, dass wir wahrscheinlich an dem Endpunkt der absoluten Verminderung der Betriebsausgaben angekommen sind. Schon das Jahr 1896/97 ergibt gegen den Etat eine Vermehrung der Betriebsausgaben, wenn auch zunächst noch in einer mässigen Summe, die wir auf etwa 11,5 Millionen Mark berechnen. Die Vermehrung der Betriebsausgaben ist im wesentlichen herbeigeführt durch die erhöhten Anforderungen des Verkehrs, sie ist herbeigeführt durch Mehrausgaben für Hilfsbedienstete, insbesondere des Fahrpersonals, und herbeigeführt durch den vermehrten Kohlenverbrauch. Namentlich der letztere repräsentirt eine immerhin sehr starke Summe. Eine Vermehrung der Ausgaben gegen das Vorjahr ist auch dadurch herbeigeführt worden, dass wir bekanntlich in diesem Jahre mehr mit Schneeverwehungen zu thun gehabt haben als im Vorjahre, und auch das multiplizirt sich auf den 29 000 km, die der Staat betreibt, doch zu erheblichen Summen. Trotz der erhöhten Anforderungen ist es aber zu meiner Freude möglich gewesen, den Betriebsaufwand bei den schwerwiegendsten Ausgabetiteln innerhalb des Etats zu halten, und zwar hat sich das gerade bei denjenigen Titeln gezeigt, bezüglich deren das von mir vorhin erwähnte System der vorläufigen Zurückhaltung der etatlichen Mittel in gewissem Umfange angewandt worden ist. Der Betriebskoeffizient für 1896/97 wird, wenn unsere Schätzung richtig ist, noch hinter dem Koeffizienten pro 1895/96 zurückbleiben; also relativ wird der Betriebsaufwand vom Jahre 1896/97 noch geringer sein, als im Jahre 1895/96. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben wird annähernd eine halbe Milliarde, 500 Millionen Mark betragen, d. i. gegen den Etat ein Plus von 60 Millionen, während der Ueberschuss — wie bereits erwähnt — für 1895/96 467 Millionen und für 1894/95 408 Millionen Mark betragen hat. Bei diesen Zahlen ist der Ueberschuss der Hessischen Ludwigsbahn noch nicht mitgerechnet.

Ich glaube, sowohl den Herrn Finanzminister als auch den Arbeitsminister beseelt bei diesen ausserordentlich grossen Ueberschüssen doch zunächst die bange Sorge, dass das auf die Dauer nicht so weiter geht, dass den guten Zeiten auch wieder magere folgen werden, dass also Vorsicht in der Verwendung der Ueberschüsse sowohl bei der Eisenbahnverwaltung wie bei der allgemeinen Staatsverwaltung dringend geboten ist. Die Eisenbahnüberschüsse sind nun einmal schwankender Natur, sind abhängig von Wind und Wetter in der Natur, in der Politik, in der ganzen wirthschaftlichen Entwickelung des Landes, und es ist mit Sicherheit nicht vorauszusehen, was die nächsten Jahre in der Beziehung bringen werden; mit Sicherheit nur gesteigerte Anforderungen von allen Seiten, ob dem auch gesteigerte Einnahmen gegenüberstehen werden, ist aber sehr zweifelhaft.

Im Hinblick auf die voraussichtlich erheblichen Ueberschüsse, die die Eisenbahnverwaltung im laufenden Etatsjahr liefern wird, nehme ich auch an, dass der vorhin erwähnte extraordinäre Fonds für Vermehrung der Betriebsmittel und zur Ergänzung der Bahnanlagen wiederum mit 20 Millionen dotirt werden kann und dadurch auch weitere Mittel gewonnen werden, um den an die Eisenbahnverwaltung herantretenden Verkehrsansprüchen zu genügen oder wenigstens doch einen Theil derselben zu erfüllen.

Für die Beschaffung der Betriebsmittel sind in den Jahren 1895/96 und 1896/97 ganz erhebliche Mittel aufgewendet, und zwar 1895/96 aus extraordinären Mitteln 18 166 000 ℳ. und aus Tit. 9 34 600 000 ℳ., in Summa also 52 830 000 ℳ.; 1896/97 kommt der Zwanzig-Millionenfonds in Betracht, wir haben 1896/97 aus aussergewöhnlichen Geldmitteln 40 621 000 ℳ. zur Beschaffung aller Betriebsmittel und aus Tit. 9 38 500 000 ℳ., in Summa also 1896/97 79 121 000 ℳ. verwendet. Diese Mittel sind auch verausgabt oder wenigstens durch festgelegte Bestellungen ebenfalls bereits in Anspruch genommen, sodass der grosse, schöne Zwanzig-Millionenfonds auf diese Weise erschöpft ist. Für 1897/98 sind für Beschaffung von Betriebsmitteln vorgesehen bei Tit. 9 37 997 000 ℳ. und im Extraordinarium 12 Millionen, also in Summa 49 997 000 ℳ. Von diesem Betrage von 49 Millionen sind bereits durch Bestellungen festgelegt 22 Millionen, es ist die heimische Produktion dadurch vollständig bis in diesen Herbst hinein beschäftigt. Es sind, wenn ich die Güterwagen hervorhebe, die ja bei diesen Bestellungen eine grosse Rolle spielen, in den Jahren 1895/96 bis 1897/98 allein an Güter- und Gepäckwagen, und zwar abgesehen von dem Ersatz der abgenutzten, rein mehr beschafft 18 658 Wagen.

Die Neuorganisation hat jetzt nun ungefähr 2 Jahre bestanden. Ich kann nur mit Freude erklären, dass sie die an dieselbe geknüpften Erwartungen voll befriedigt hat. Die von ihr erwarteten Vortheile: grössere Beweglichkeit und Wirthschaftlichkeit der Verwaltung, sind erreicht und nicht zum geringsten Theil sind die guten Ergebnisse der Verwaltung auf die Neuorganisation zurückzuführen. Es ist schon jetzt zu erkennen und wird von allen Seiten anerkannt, dass der Verkehr der Eisenbahnverwaltung mit den Behörden, mit den Vertretern der einzelnen Wirthschaftszweige in den Direktionsgebieten ein viel näherer und ein viel mehr von gegenseitigem Verständniss getragener ist, dass die Direktionen es gelernt haben, ihrerseits die wirthschaftlichen Interessen des betreffenden Bezirks zu vertreten und sich in dieser Beziehung ganz allgemein die Zustimmung und die Anerkennung der betreffenden Direktionseingesessenen erworben haben.

Ziffernmässig ist die Ausgabeersparniss nachzuweisen in der Verminderung des Verwaltungspersonals. Es sind heute, obwohl das Staatsbahngebiet sich seit 1. April 1895 um 2 100 km vermehrt hat, 3 148 Beamte im inneren Verwaltungsdienst weniger beschäftigt als vor der Neuordnung. Von 66 Arbeitskräften der inneren Verwaltung ist der Bedarf auf weniger als

49 Arbeitskräfte für je 100 km zurückgegangen. Diese Ersparnisse werden dauernd sein und werden sich mit der weiteren Ausbildung der inneren Reorganisation voraussichtlich noch vermehren.

Ich komme nun zu dem Ihnen vorliegenden Etat 1897/98, bezüglich dessen ich mich kurz fassen kann, da ja die folgende Debatte alle Einzelheiten umfassen wird, und möchte ich hier nur einzelne springende Punkte hervorheben. Der Etat für 1897/98 weicht von allen seinen Vorgängern insofern ab, als in demselben die Wirkung der zwischen Preussen und Hessen geschlossenen Betriebsgemeinschaft, welche von dem Landtage der Monarchie gutgeheissen ist, und die mit dem 1. April d. J. ins Leben treten soll, zum Ausdruck kommt. Nach dem Vertrage übernimmt Preussen die Verwaltung der sämmtlichen Hessischen Bahnen zum 1. April d. J., und wird für die Verwaltung des Hessischen Netzes und der zur Arrondirung hinzugefügten benachbarten Preussischen Strecken eine Königlich Preussisch-Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion Mainz eingerichtet. Ich befinde mich heute in derselben Lage wie vor dem 1. April 1895. Die Organisation der Mainzer Direktion, die Besetzung der Stellen derselben, die gesammte Einrichtung der Direktion lässt sich nicht aufhalten, lässt sich auch dann nicht aufhalten, wenn, was ich allerdings nicht übersehen kann, vielleicht der Etat am 1. April d. J. noch nicht die verfassungsmässige Zustimmung des Landtages gefunden haben wird. Es ist ganz unmöglich, ein Vacuum eintreten zu lassen in dieser Beziehung. Eine grosse Betriebsverwaltung darf nicht eine Stunde still stehen und ohne Verwaltungskörper sein. Ich werde also — und erkläre das hiermit ganz offen und ehrlich — genöthigt sein, schon jetzt — natürlich unter Voraussetzung der späteren Genehmigung des Etats durch den Landtag — mit der Stellenbesetzung und der Einrichtung der Direktion in der geplanten Weise vorzugehen.

M. H., eine Folge der Betriebsgemeinschaft ist natürlich, dass sich die Ziffern des Etats in Einnahme und Ausgabe sowohl auf die Preussische wie auf die Hessische erstrecken. Die Aufstellung des Etats ist bekanntlich so erfolgt, als wenn die Hessischen Strecken mit zu Preussen gehörten. Der sich für Hessen ergebende Antheil an Betriebsüberschüssen ist sodann den Ausgaben zugerechnet, sodass der sich danach ergebende Ueberschuss Preussen allein zufliesst. Die Betriebseinnahme ist pro 1897/98 nach dem Etat auf 1 110 Millionen Mark veranschlagt. Sie ergibt gegen den Etat von 1896/97 ein Mehr von 89,6 Millionen und gegen die Wirklichkeit des Etats 1895/96 ein Plus von 77 Millionen Mark. Die Ausgaben sind veranschlagt auf 617 Millionen, das ist gegen den Etat von 1896/97 ein Plus von 36 Millionen und gegen die Wirklichkeit des Etats 1895/96 ein Plus von 51 Millionen Mark. Der Antheil Hessens am Reingewinn beträgt rund 8 Millionen, wovon Hessen aber allerdings die Zinsen des aufgewendeten Kaufpreises sich zunächst abziehen muss. Der Reinüberschuss Preussens beträgt demnach im Etat 485 Millionen.

Die allgemeine Aufbesserung der Beamtengehälter ist in dem Eisenbahnetat nicht berücksichtigt. Die auf die Eisenbahnbeamten entfallende Summe von praeter propter etwas über 6 Millionen ist an anderer Stelle des Staatshaushalts-Etats mit veranschlagt. Der Eisenbahnetat selbst bringt noch in zweifacher Hinsicht Verbesserungen für das Dienstpersonal. Zunächst sind ausser den 2 678 Beamtenstellen, die für die Hessischen Bahnen in Zugang gekommen sind, noch 2 962 neue etatsmässige Stellen, also im ganzen 5 640 neue Stellen im Etat vorgesehen. Das bedeutet für eine ganze Reihe von Beamtenklassen eine wesentliche Verbesserung ihrer Anstellungsverhältnisse. Desgleichen ist auch für Lohnerhöhungen ein erheblicher Betrag im Etat vorgesehen und soll im wesentlichen dazu verwendet werden, um dem alten Stamm treu bewährter Eisenbahnarbeiter in Betrieb und Werkstatt einen besseren Lebensstatus zuzuwenden.

M. H., damit kann ich schliessen und kann nur der Hoffnung Ausdruck geben, dass es der Staatseisenbahn-Verwaltung wie bisher gelingen möchte, für die Bedürfnisse des Landes sowohl wie für die allgemeine Finanzlage das Ihrige zu thun.

Unfälle im Monat Januar d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat Januar d. J. vorgekommenen Betriebsunfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 30 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 11 infolge von Schneeverwehungen), 27 Entgleisungen in Stationen, 6 Zusammenstösse auf freier Bahn, 24 Zusammenstösse in Stationen und 198 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 285 Betriebsunfälle.

Die Betriebslänge betrug 39 289 km, an Zugkilometern wurden geleistet 27 504 486, so dass je ein Unfall auf 138 km Betriebslänge oder auf 96 507 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden von den beförderten Reisenden 5 getödtet und 13 verletzt, von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst 42 getödtet und 127 verletzt, von Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamten usw. im Dienst 1 getödtet und 4 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder, 23 getödtet und 13 verletzt.

Betriebseröffnungen.

D i r e k t i o n s b e z i r k F r a n k f u r t a/M. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt am Main wird die an der Bahnstrecke Siegburg - Bergneustadt in Station Osberghausen abzweigende, 8,56 km lange Nebenbahn O s b e r g h a u s e n - W i e h l mit den Statiosen Steeg (ab Osberghausen 2,20 km), Bielstein (3,86 km), Alperbrück (2,27 km), Jürgesbruch (7,60 km) und Wiehl (8,56 km) am 21. April d. J. dem Betriebe übergeben werden. Die Haltestelle Bielstein und der Endbahnhof Wiehl dienen dem Gesammtverkehr, die Haltestelle Alperbrück dem Personen- und Wagenladungsverkehr, der Haltepunkt Steeg nur dem Personenverkehr und die Ladestelle Jürgesbruch nur dem Wagenladungsverkehr. Der kleinste Bogenhalbmesser der Strecke beträgt 200 m und die grösste Neigung derselben 1 : 100.

Die Nebenbahn Osberghausen - Wiehl geht infolge des Ueberganges der Bahnstrecke Siegburg (ausschliesslich)-Osberghausen-Bergneustadt in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld mit an diese über.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

D i r e k t i o n s b e z i r k M a g d e b u r g. Seit dem 15. d. Mts. findet von und nach der an der Bahnstrecke Vienenburg-Clausthal-Zellerfeld zwischen Lindthal und Wildemann gelegenen Station L a u t e n t h a l die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art statt.

Fahrpreisermässigungen aus Anlass der Centenarfeier.

Die Ritter des Eisernen Kreuzes 1. Klasse, sowie die Inhaber des Militär-Ehrenzeichens 1. Klasse und des Goldenen Verdienstkreuzes aus den Jahren 1864/66, vom Feldwebel abwärts, welche von dem Komitee für die Centenarfeier zum 23. d. Mts. als Ehrengäste nach Berlin geladen sind, geniessen zur Reise nach Berlin und zurück auf den Preussischen Staatseisenbahnen folgende Fahrpreisermässigungen: Es ist die Benutzung der III. Wagenklasse aller Züge gegen Zahlung des Militärfahrpreises und der II. Wagenklasse aller Züge gegen Lösung von 2 Militärfahrkarten gestattet. Im einzelnen ist folgendes bestimmt: 1. Die Vergünstigung gilt auch für Schnellzüge; bei Benutzung von D-Zügen werden gebührenfreie Platzkarten verabfolgt. 2. Die Fahrpreisermässigung wird für die Zeit vom 20. bis einschliesslich 25. d. Mts. gewährt; die Militärfahrkarten werden gegen Vorzeigung der Legitimationskarte des Festvorstandes verabfolgt. 3. Die Legitimationskarten werden bei Antritt der Hin- und Rückreise durch die Fahrkarten-Ausgabestellen abgestempelt; die Vergünstigung wird nur für den Eisenbahnweg, für den die Fahrkarten im regelmässigen Verkehr Gültigkeit haben, gewährt. 4. Die Fahrt kann auf der Hin- und Rückreise je einmal gegen Bescheinigung durch den Stationsvorstand unterbrochen werden; auf jede Fahrkarte werden 25 kg Freigepäck bewilligt.

Die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg, die Direktion der Main-Neckarbahn in Darmstadt und die Preussischen Privatbahnen haben die Ermächtigung zur Gewährung der gleichen Vergünstigung erhalten; auf den beiden erstgenannten Bahnen werden nur 10 kg Handgepäck frei befördert.

Ströbel-Schweidnitz.

In der Sitzung des Provinzialausschusses von Schlesien am 6. d. Mts. wurde aus dem Sekundärbahnfonds dem Kreise Schweidnitz zum Bau der Eisenbahn S t r ö b e l - S c h w e i n i t z ein Hilfsgeld von $1/5$ der nachweislichen Leistungen bis zur Höhe von 66 000 ℳ. zugesichert.

Preussische Staatseisenbahnen.

Das F u n d b ü r e a u für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt und Halle a/S. wird — nach einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt im Inseratentheil der heutigen Nummer d. Ztg. — vom 1. April d. J. ab von Erfurt nach Halle a/S. verlegt.

Aachener Kleinbahngesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung für das Jahr 1896 die Vertheilung einer Dividende von 6,5 % (gegen 5,5 % im Vorjahre) in Vorschlag zu bringen.

Die Regierung ertheilte der Gesellschaft die Genehmigung zur Ausführung der elektrischen Strecken Eschweiler-Stolberg-Atsch-Eilendorf, Eschweiler-Hehlrath-Marten-Mariadorf-Alsdorf mit Abzweigung nach Neusen, Eschweiler-Bergrath-Hastenrath-Hof-Köttenich und Stolberg-Atsch-Vicht.

Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft.

In der am 13. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 20 S. 169 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende auf 7,5 % festgesetzt.

Demminer Kleinbahnen - Aktiengesellschaft.

Die Generalversammlung hat für die geplante Anlage eines Hafengeleises mit Fortführung bis zur Demminer Zuckerfabrik, sowie zur Deckung der Mehrkosten, welche bei Ausführung der Demminer Kleinbahnen gegenüber den ursprünglichen Kostenanschlägen entstanden sind, die Aufnahme einer Anleihe von 350 000 M. beschlossen.

Trachenberg - Militscher Kreisbahn.

Auf der Tagesordnung der am 31. d. Mts. in Berlin stattfindenden Generalversammlung steht neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen u. a. die Beschlussfassung über die Erhöhung des Grundkapitals durch Ausgabe von weiteren 20 000 M. Stammaktien und die Aenderung des Gesellschaftsvertrags.

Vereinigte Eisenbahn - Bau- und Betriebsgesellschaft.

Auf der Tagesordnung der am 29. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung steht auch ein Antrag auf Aenderung des § 2 der Satzungen durch Einfügung des Rechts auf Ausgabe von Obligationen.

Kleinbahnprojekte.

Der Landkreis Königsberg i/Pr. plant a) im Anschluss an die im Kreise Wehlau in Aussicht genommene Kleinbahn von Tapiau nach der Grenze des Landkreises Königsberg eine schmalspurige Kleinbahn von Possindern über Willkühnen, Waldau, Schönwalde und Quednau nach dem rechten Pregelufer westlich von Königsberg; b) eine schmalspurige Kleinbahn von Seepothen bis zur Kreisgrenze des Landkreises Königsberg in der Richtung nach Kreuzburg (Kreis Pr.-Eylau) zu bauen.

Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln beabsichtigt, im Anschluss an die Kleinbahn Bullay-Zell, eine schmalspurige, mit Lokomotiven zu betreibende Kleinbahn von Zell nach Ruwer zu bauen.

In der Stadt Münster i/W. und deren Umgegend wird der Bau mehrerer schmalspuriger (1 m) Kleinbahnen für Personen- und Stückgutverkehr geplant.

Der Ingenieur Matschke in Berlin beabsichtigt eine schmalspurige Kleinbahn von Fallersleben nach Meine mit Abzweigung von Wettmershagen nach Grassel zu bauen.

Strassenbahnen.

Hannoversche Strassenbahn. Für das Jahr 1896 wird eine Dividende von 5 % (gegen 4 % im Vorjahre) in Vorschlag gebracht.

Grosse Leipziger Strassenbahn. Der Abschluss für 1896 weist einen Ueberschuss von 913 015 M. auf. Nach Abzug der Abschreibungen ergibt sich ein Reingewinn von 649 335 M., der wie folgt zur Vertheilung gelangen soll: 32 466 M. Rücklage in den Reservefonds, 146 300 M. Rücklage in einen zu bildenden Amortisationsfonds, 23 528 M. persönliche Gewinnantheile, 65 M. Dividende für die Aktie gleich 390 000 M. auf das erste Geschäftsjahr, das ist 4 % Verzinsung auf die Zeit vom 15. November bis 31. Dezember 1895 vor Uebernahme des Betriebs und 6 % Dividende auf das Kalenderjahr 1896, 15 000 M. Rücklage in den Beamten-Unterstützungsfonds, 30 000 Mark Rücklage in den Spezial-Betriebsreservefonds und 12 041 Mark zum Vortrag auf neue Rechnung.

Mecklenburgische Strassenbahn. Für das Jahr 1895 wird eine Dividende von 1,25 % (gegen 0,5 % im Vorjahre) in Vorschlag gebracht.

Strassenbahn in Meissen. Der „Union" Elektrizitätsgesellschaft in Berlin und der Kredit- und Sparbank in Leipzig ist die Konzession zum Bau einer Strassenbahn in Meissen ertheilt worden.

Nürnberg-Fürther Strassenbahn. Für das Jahr 1896 wird eine Dividende von 8 % in Vorschlag gebracht.

Remscheider Strassenbahn. Die Generalversammlung hat die Dividende für das Jahr 1896 auf 3 % festgesetzt.

Stettiner Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1896 betrugen die Einnahmen 421 628 M. (darunter 414 682 M. Betriebseinnahmen) und der Reingewinn 49 733 M. Nach Abzug der Rücklagen in den Reservefonds und der persönlichen Gewinnantheile verbleiben zur Verfügung der Generalversammlung 44 760 M., welche die Gewährung einer Dividende von 3,5 % auf die Stammaktien mit 42 000 M. (gegen 3 % im Vorjahre) gestatten.

Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.

Die Generalversammlung hat den Geschäftsbericht (vergleiche Nr. 16 S. 138 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende für das Jahr 1896 auf 12 % festgesetzt.

Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat auf Antrag des Vorstands den Beschluss gefasst, der auf den 29. d. Mts. einzuberufenden Generalversammlung die Erhöhung des Grundkapitals um 10 000 000 M. zu empfehlen.

Kartentelegramme.

Eine neue postalische Einrichtung ist jetzt Gegenstand der Erwägung bei der Reichspostverwaltung, nämlich die Einführung sogen. Kartentelegramme, welche so gedacht sind, dass eingehende Depeschen unter Benutzung postkartenähnlicher Formulare den Empfängern offen zugestellt werden. Die Kartentelegramme werden eine Verbilligung der Depeschenkosten im Gefolge haben, indem 15 Worte (einschliesslich der Adresse) nur 50 ₰ kosten werden. Der Hauptzweck der geplanten Einrichtung ist die Beschleunigung der Bestellung; durch den Fortfall des Faltens und Schliessens der Depeschen wird Zeit und Arbeit gespart werden. Die Vermerke über Abgangs- und Ablieferungszeit sollen auch fortfallen und der Ankunftsvermerk nur mittelst des Poststempels aufgedruckt werden.

Aus Bayern.

Neue Fahrdienstvorschriften der Königlich Bayerischen Staatsbahnen.

Auf den Bayerischen Staatsbahnen war die Einführung neuer Fahrdienstvorschriften ursprünglich mit dem 1. April in Aussicht genommen, nun musste aber dieser Einführungstermin auf den 1. Juni verschoben werden, weil zur Zeit noch Verhandlungen mit den übrigen Süddeutschen Bahnverwaltungen wegen der eventuell gleichzeitigen Einführung dieser Vorschriften schweben. Dieselben sind hervorgegangen aus einem zwischen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnverwaltung und den übrigen Süddeutschen Eisenbahnverwaltungen vereinbarten Text. Dieser Text wurde in Würdigung der grossen Vortheile, die eine einheitliche Gestaltung des Fahrdienstes auf allen Bahnen des Deutschen Reichsgebietes in Friedenszeiten und noch mehr im Mobilmachungsfalle bieten muss, zur Grundlage von weiteren Vereinbarungen unter den sämmtlichen Deutschen Bahnen genommen. Den neuen Fahrdienstvorschriften sind zu Grunde gelegt: die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Bayerns, die Signalordnung und die Verkehrsordnung und werden diese neuen Vorschriften durch die für den Betrieb schon erlassenen und noch zu erlassenden weiteren Vorschriften, wie z. B. durch eine neue Telegraphendienstordnung, durch neue Brems- und Belastungsvorschriften, neue Dienstanweisungen für Zugführer, Lokomotivführer, Wagenwärter, durch eine neue Instruktion über die Zusammensetzung der Züge, das Verfahren bei Unfällen usw. ergänzt. Sie enthalten deshalb in gedrängter, aber allgemein verständlicher Form nur die wesentlichsten Bestimmungen für die Ausführung des Fahrdienstes, während alles, was nicht unmittelbar mit diesem Dienste zusammenhängt, weggelassen bezw. der Regelung in besonderen Instruktionen überwiesen worden ist. Die neuen Fahrdienstvorschriften zergliedern sich in 5 Abschnitte — Stationsdienst, Bremsen, Zugbeförderung, ausserfahrplanmässige Fahrten, Befahren der Betriebsgeleise mit handbewegten Wagen und Draisinen — und weichen in dieser Beziehung nicht sehr erheblich von der Eintheilung der bisherigen Fahrdienstinstruktion vom Jahre 1883 ab. Im einzelnen enthalten jedoch die neuen Vorschriften gegenüber den älteren Verschiedenheiten und Neuerungen mannigfaltiger Art; wie hinsichtlich der Leitung und Ueberwachung des Stationsdienstes, der Ablösung und Dienstesübergabe, des Begriffes und der Leitung des Rangirdienstes, des Ueberfahrens der Bahnhofgrenze, des Freihaltens der Hauptgeleise, des Abstossens und Ablaufens der Wagen, der Anwendung der Bremsschuhe und Bremsknüppel, der Bremsen, der Beförderung von Langholz und Pulver sowie Sprengstoffen, der Benutzung der Geleise auf freier Strecke, des Ausstellens schadhafter Wagen, des Liegenbleibens von Zügen, des Verhaltens bei Unfällen, bei Feuer im Zuge, der Arbeitszüge, der Fahrten nach Industriegeleisen usw.

Auch die Lokomotivfahrten und deren Leitung und Sicherung im Innern der Bahnhöfe, das Nachschicken der Züge, die Grenzen der Fahrgeschwindigkeit, die Rangirleitung bei Güterzügen, die Grundstellung der Weichen, das Kuppeln und Bremsen der Wagen und besonders das Verfahren bei Kreuzungs- und Ueberholungsverlegungen, das Zugmeldeverfahren auf eingeleisigen und Doppelbahnstrecken, die Behandlung und Einlegung der Sonderzüge, Bedarfszüge, Mess- und Marktzüge und

schliesslich die Fahrten mit Draisinen, Rollwagen usw. ist ganz neu geregelt. Der § 59 der neuen Vorschriften stellt unter anderem die für die Sicherung des Zugverkehrs auf freier Strecke wichtigsten Grundsätze fest, nämlich: dass kein Zug in einer Station abgelassen werden darf, bevor nicht festgestellt ist, dass der letzte in derselben Richtung vorausgefahrene Zug die nächste Station erreicht hat und dass ferner gegen eingeleisige Bahnstrecken kein Zug ohne Kreuzungsbefehl abgehen darf, wenn nicht der Zug der Gegenrichtung eingetroffen ist.

Auch fällt bei den neuen Vorschriften eine bisher bestandene Einrichtung, nämlich die Aufsichtstationen, die bisher am Sitze der früheren Bahnämter und Verwaltungen sowie an Knotenpunkten bestanden hatten. Es wird jetzt den Organen des äusseren Dienstes auf vielen Gebieten ihres Dienstes eine Erweiterung seiner Befugnisse zugestanden und damit gleichzeitig an deren Umsicht und Verlässigkeit eine besonders erhöhte Anforderung gestellt. Zum Zwecke besseren Verständnisses werden Unterrichtskurse und Vorträge gehalten und hat die Generaldirektion der Bayerischen Staatsbahnen erläuternde Bestimmungen ausgegeben und diese durch Beispiele noch klarer gelegt.

Vorortverkehr.

Nachdem jetzt die Vorarbeiten zur Einführung des Vorortverkehrs auf weiteren in München einmündenden Bahnstrecken beendet sind und ab 1. Mai die Linie München Ostbahnhof-Kirchseeon und München Ostbahnhof-Schwaben (auf der Rosenheimer bezw. Simbacher Route) Vorortzüge erhalten, ist der Vorortverkehr in Bayern nunmehr in Nürnberg für alle dort auslaufenden Linien (nach Schwabach, Erlangen, Feucht, Siegelsdorf, Röthenbach b. Lauf, Rosstall und Schnaittach) eingeführt, während bei den in München ausgehenden Bahnlinien ausser bei den zwei vorgenannten der Vorortverkehr nach und von Planegg, Grosshesselohe, Pasing, Dachau, Bruck und Schleissheim eingerichtet ist. Lediglich die Strecke München-Augsburg hat noch keine Vorortzüge, wird jedoch solche im nächsten Sommer (1898) erhalten. Damit ist den in Frage kommenden Vororten, die nicht nur rege Beziehungen zur Hauptstadt haben, sondern auch wegen der überall vorhandenen Wälder und Badegelegenheit sich des lebhaftesten Besuches der Münchener erfreuen, ein eminenter Vortheil erwachsen; es sind die Grundstücke sehr im Werth gestiegen und fast überall Villenkolonien errichtet worden. Die Arbeiterbevölkerung bezieht mit Vorliebe die gesünderen und billigeren Wohnungen am Lande, die industriellen Etablissements wachsen rasch in den Vororten und werden von der Stadt dahin verlegt, Beamte und Geschäftsleute siedeln in die Vororte über und da sehr gelegene, für jeden Interessenten passende Fahrgelegenheiten zum Besuch der Schulen, Büreaus, Geschäfte, Theater, Gerichtssitzungen usw. in entgegenkommendster Weise von der Generaldirektion der Staatsbahnen genehmigt wurden, so hat sich ein äusserst reger Verkehr entwickelt, der die Kosten der neuen Züge vollständig und überreichlich deckt, so dass trotz der billigen Fahrpreise — 2 ₰ für 1 km — kein Ausfall entsteht. Als weiterer Vortheil ist die Entlastung der Fernzüge zu erwähnen und scheint die Bayerische Verwaltung mit der Grenze, welche sie für den Vorortnahverkehr mit 20—25 km gezogen hat, ganz das Richtige getroffen zu haben.

Auf den Strecken München-Planegg und München-Pasing, welche den dichtesten Zugverkehr haben und im Rayon des Vorortverkehrs liegen, ist jetzt die elektrische Streckenblockirung eingeführt. Erstere Route hat im Sommer mehr als 100 Züge, wenn man die auf derselben zu befördernden Starnberger Züge hinzurechnet, letztere Strecke hat ebenfalls an Sonn- und Feiertagen über 100 Personenzüge, die im nächsten Sommerfahrplan noch durch weitere vermehrt werden. Zwischen München Centralbahnhof und Pasing bestehen zwei Blockstationen, zwischen Pasing und Planegg ist ein Block eingerichtet, der im Sommer durch einen zweiten ergänzt wird, so dass sich dann die Züge in Abständen von 4 Minuten folgen können. Nachdem auch zwischen Planegg und Starnberg noch 3 Blockstationen errichtet werden, so wird es möglich werden, den Verkehr auf dieser von den Münchenern enorm frequentirten Ausflugsroute noch dichter zu gestalten und die noch erforderlichen Züge einzuschieben.

Weiter wird noch im Laufe dieses Frühjahrs auf den Strecken München Centralbahnhof und Grosshesselohe und München Centralbahnhof — Südbahnhof — Ostbahnhof, welche letztere für die Strecken nach Salzburg und Simbach gemeinsam benutzt werden und ausserdem einen äusserst starken Güterzugverkehr haben, die elektrische Streckenblockirung eingeführt. Die sämmtlichen hier genannten Strecken haben ferner auch telephonische Verbindungen zwischen den Stationen und den Streckenwärtern erhalten.

Aus Russland.

Verstaatlichung der Weichselbahn.

Nach übereinstimmenden Mittheilungen St. Petersburger und Warschauer Zeitungen soll der Verwaltung der Weichselbahn die Eröffnung zugegangen sein, dass dieselbe im Juli d. J. in den Besitz des Staats übernommen werden wird. Auf Grund des Allerhöchst am 3. Juli 1877 bestätigten Statuts der Gesellschaft ist derselben die Konzession zum Betriebe der Bahn auf 81 Jahre jedoch mit der Einschränkung ertheilt worden, dass vom 3. Juli d. J. ab dem Staate das Recht zusteht, die Bahn jederzeit auszukaufen. Die Bahn ist 507 Werst lang.

Den vorstehenden Nachrichten zufolge macht somit die Russische Regierung von dem ihr zustehenden Rechte zum Fälligkeitstermine Gebrauch.

Klassifizirung von Stationen.

Durch Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 10. Dezember 1896 sind die Haltestellen Lunino, Station der Moskau-Kasaner Eisenbahn, und Ryschkowo, Station der Kiew-Woronesher Eisenbahn, in Stationen mit vollem Personen- und Güterverkehr umgewandelt worden.

Die Haltestelle Kobyshtschi, Station der Kiew-Woronesher Eisenbahn, die zeitweilig für den vollen Personen- und Güterverkehr eröffnet war, wird fortan nur noch für den Personenverkehr eröffnet bleiben.

Einnahmen der Russischen Bahnen im September und vom 1. Januar bis 30. September 1896.

Aus den „Monatlichen Mittheilungen" der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten ist zu ersehen, dass die Gesammteinnahme der Eisenbahnlinien (mit Ausnahme der Transkaspi, Finnländischen, Irinowka, Obojan, St. Petersburg - Ssestrorjezk, sowie der Strecke Swenzjany-Postawy) im September 1896 38 341 426 R. betragen hat gegen 34 495 899 R. im September 1895, was zu Gunsten des September 1896 eine Steigerung der Einnahmen um 11,2 % oder 3 845 527 R. ergibt. Auch die durchschnittliche Wersteinnahme ist von 1 088 R. im September 1895 auf 1 159 R. im September 1896 gewachsen. Was den Personen- und Waarenverkehr betrifft, so gestaltete er sich im September 1896 in folgender Weise: Die Zahl der beförderten Reisenden erreichte 4 738 346 (4 356 084), an gewöhnlichem Frachtgut wurden in demselben Monat 481 160 (416 746) Tausend Pud befördert. Vom 1. Januar bis zum 1. Oktober 1896 erzielten die Russischen Eisenbahnen eine Gesammteinnahme von 285 081 537 R. gegen 273 700 903 R. im entsprechenden Zeitraum des Jahres 1895. Von dieser Gesammteinnahme entfallen auf die Staatsbahnen 194 588 891 (190 576 713) R. und auf die Privatbahnen 90 492 646 (83 124 190) R. Der durchschnittliche Werstertrag bezifferte sich im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 1. Oktober 1896 auf 8 626 (8 732) R.

Die Kolomnaer Maschinenfabrik.

Unter den nicht sehr zahlreichen Maschinenfabriken Russlands nimmt diejenige zu Kolomna einen der ersten Plätze ein, soweit die Zuverlässigkeit der Arbeit und das Schritthalten auf dem Gebiete der technischen Fortschritte in Frage kommen.

Es verdient daher Beachtung, dass diese unter der technischen Leitung eines Deutschen Ingenieurs stehende Fabrik am 28./9. Januar d. J. das Fest ihres 25 jährigen Bestehens als Aktiengesellschaft feierlich begehen konnte.

Die Fabrik wurde im Jahre 1863 begründet. Bald darauf wurde auf der Fabrik mit dem Bau von Lokomotiven begonnen und die erste in Russland erbaute Lokomotive wurde von dieser Fabrik im Jahre 1868 geliefert. Allmählich wurde die Fabrik immer mehr erweitert und seit dem 28. Januar 1872 von einer Aktiengesellschaft betrieben. Gegenwärtig ist die Fabrik imstande, alljährlich bis 160 Lokomotiven neuester Konstruktion, 2 000 Güter- und Personenwagen, 500 000 Pud Eisentheile zu Brücken und verschiedenen Maschinen zu liefern, im annähernden Gesammtwerthe von 9,5 Millionen Rubel im Jahr. Bisher sind von der Kolomnaer Fabrik hergestellt worden: 1 930 Lokomotiven, 23 300 Wagen, 1 260 000 Pud eiserner Brückentheile und anderer Maschinen und Fabrikate, insgesammt sind während des 25 jährigen Bestehens von der Gesellschaft für 113 678 000 R. Arbeiten ausgeführt worden.

Aus Südamerika.

Brasilien.

Der in Nr. 7 S. 63 d. Ztg. mitgetheilte allgemeine Gesetzentwurf, betreffend die im wesentlichen auf der Verpachtung der Staatsbahnen beruhende Einlösung des Papiergeldes, sowie der ebenfalls dort mitgetheilte besondere Entwurf, betreffend die Verpachtung der Staatsbahnen, sind am 9. Dezember 1896 als Gesetz bestätigt worden. Durch Erlass vom 28. Dezember 1896 ist demnach die Verpachtung angeordnet und die General-

direktion für Strassenbau im Ministerium für Gewerbe, Strassenbau und öffentliche Arbeiten hat am 9. Januar d. J. zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass bis zum 15. Mai d. J. bei der genannten Generaldirektion sowie bei den Brasilianischen Gesandtschaften in Paris, London, Berlin, Brüssel und Washington Pachtvorschläge entgegengenommen werden. Die Bedingungen sind in einigen Punkten gegenüber dem bereits mitgetheilten Entwurf geändert: 1. die Pachtzeit wird auf 60 Jahre festgesetzt; es folgen die Art. 1, 5, 9 und 10 des Entwurfs mitgetheilten Bestimmungen; 2. der Pachtpreis besteht: a) aus einer bei Abschluss des Vertrages zu zahlenden Summe von 5 000 000 £, b) aus einem nach Ablauf jedes Halbjahrs in Gold zu zahlenden Betrage, welcher der Ueberbietung unterliegt, c) aus einem Antheil von 20 % an jeder Einnahme, die nach dem Jahresabschluss 12 % der Gewinne und Zinsen des in den Bahnen wirklich angelegten Kapitals überschreitet; 3. die Bürgschaftssumme für Abschluss des Vertrages nach erhaltenem Zuschlag ist auf 50 000 £ herabgesetzt worden und im Staatsschatz oder bei dessen Vertretung in London zu hinterlegen; sie verfällt, wenn der Unternehmer den Vertrag 30 Tage nach erfolgtem Zuschlag nicht unterzeichnet hat; 4. die Ueberwachungskosten sind vom Unternehmer zu tragen; sie sind auf 100 Kontos veranschlagt und in halbjährlichen Beträgen im voraus zu entrichten; 5. entspricht dem § 5 des Art. 1 des Entwurfs; 6. entspricht zunächst dem § 1 des Art. 1 des Entwurfs. Der Unternehmer k a n n die Geleise der Centralbahn auf ihrer ganzen Ausdehnung verdoppeln und, wo es nöthig ist, verbreitern. Dagegen ist von den V e r p f l i c h t u n g e n in Art. 1, § 3 und 4 des Entwurfs unter den jetzigen Bedingungen nichts aufgeführt; 7. entspricht in sinngemässer Anwendung dem Art. 1, § 2 des Entwurfs; 8. der Unternehmer hat das Recht, zur Revision der Frachtsätze der verschiedenen Beförderungsgegenstände zu schreiten; er kann die mit dem Wechselkurs schwankenden Tarife anwenden, neue Fahrpläne aufstellen, alles nach Vereinbarung mit der Regierung; 9. entspricht dem Art. 1, § 10, letzter Satz (Gerichtsstand) des Entwurfs; 10. die Regierung behält sich das Recht vor, dem Unternehmer Geldstrafen von 2 bis 20 Kontos aufzuerlegen und selbst den Vertrag aufzulösen, wenn die dem Staatsschatz auf Grund der Verpachtung geschuldeten Summen im Rückstand bleiben oder wegen unbegründeter Unregelmässigkeit des Betriebes oder wegen irgend einer andern Verletzung des Vertrages. Als Fälle der Vertragsauflösung werden betrachtet: die ohne berechtigten Grund erfolgte Einstellung des Betriebes während mehr als 50 Tagen oder wenn die Zahlung der Jahrespacht mehr als 30 Tage im Rückstand bleibt; 11. wenn die Verpachtung aller Linien zusammen an einen einzigen Unternehmer nicht zustande kommt, so wird der einmalige Pachtpreis von 5 000 000 £ auf die Centralbahn angewendet, die Ueberwachung für diese Bahn auf 40 Kontos und die Bürgschaftssumme für Unterzeichnung des Vertrages auf 40 000 £ festgesetzt; 12. die vorstehend zugegebene Möglichkeit birgt die Erklärung in sich, dass die Regierung zugleich Vorschläge für die Verpachtung der Linien in Gruppen oder einzeln entgegennimmt; es ist in diesem Falle dem Bewerber unbenommen, die Höhe der erstmaligen Pachtsumme, der Jahrespacht und der Bürgschaftssumme für Unterzeichnung des Vertrages vorzuschlagen; 13. die Bestimmungen der Verordnung Nr. 1930 vom 24. April 1857, betreffend die Polizei und Sicherheit der Eisenbahnen, welche nicht den Vertragsbestimmungen zuwiderlaufen, sind auf die Pachtunternehmung anwendbar.

Der vorstehende Erlass bezieht sich auf die folgenden Linien: a) Centralbrasilianische Eisenbahn im Bundesbezirk und in den Staaten Rio de Janeiro, Sao Paulo und Minas Geraës, 1 217,095 km im Betriebe, die 1895 eine Betriebseinnahme von 27 945 005,283 Mlrs. ergab; b) die Baturite-Eisenbahn im Staate Ceara, 244,280 km im Betriebe, die 1895 eine Einnahme von 895 965,645 Mlrs. ergab; c) die Sobral-Eisenbahn in demselben Staate, 216,280 km im Betriebe, die 1895 eine Einnahme von 210 531,274 Mlrs. ergab; d) die Süd-Pernambuco-Eisenbahn nebst Zweigbahn im Staate Pernambuco, 193,908 km im Betriebe, die 1895 eine Einnahme von 647 484,638 Mlrs. ergab; e) die Central-Pernambuco-Eisenbahn im Staate Pernambuco, 161 km im Betriebe, die 1895 eine Einnahme von 758 832,646 Mlrs. ergab; f) die San Francisco-Eisenbahn im Staate Bahia, 452 km im Betriebe, die 1895 eine Einnahme von 660 692,022 Mlrs. ergab; g) die Paulo Affonso-Eisenbahn in den Staaten Alagoas und Pernambuco, 116 km im Betriebe, die 1895 eine Einnahme von 87 214,997 Mlrs. ergab; h) die Eisenbahn Porto Alegre-Uruguayana nebst Zweigbahnen im Staate Rio Grande do Sul, 587 km im Betriebe, die 1895 eine Einnahme von 2 109 437,985 Milreis ergab.

Der Staat Minas Geraës hat auf Grund des Gesetzes vom 12. September 1896 am 30. Januar d. J. von der Banque de Paris et des Pays-Bas in Paris, Brüssel, Antwerpen, Amsterdam und Genf eine in 30 Jahren rückzahlbare 5 % Anleihe von 65 000 000 Francs zum Preise von 390 Frcs. für die über 500 Frcs. lautende Schuldverschreibung zur Zeichnung auflegen lassen. Die Bezahlung der Zinsen und Tilgungsbeträge ist für immer von jeder Brasilianischen Steuer befreit; der Ertrag der Anleihe ist zu Darlehen an Eisenbahngesellschaften sowie zu öffentlichen Arbeiten auf Grund besonderer Gesetze bestimmt. Aus der amtlichen Zeichnungseinladung ist folgendes mitzutheilen:

Die Anleihe soll zum Bau von Eisenbahnen dienen, welche Landwirthschaftszonen von höchstem Werthe mit der Küste verbinden sollen. Dies sind gegenwärtig folgende Bahnen: die Nord- und Ostbahn nach dem Vertrag mit dem Vicomte de Guahy, die Bahia- und Minas-Eisenbahn, die Muzambinho-Eisenbahn und die Sapucahy-Eisenbahn. Die Gesammtlänge dieser Bahnen beträgt 1 859,571 km, von denen 383 km auf die Nordbahn, 355,571 km auf die Ostbahn, 235 km auf die Bahia und Minas-Eisenbahn, 400 km auf die Muzambinhobahn und 486 km auf die Sapucahy-Eisenbahn entfallen. Die Nord- und Ostbahnen durchziehen im Mittelpunkt von Minas Geraës Gegenden von unermesslicher Fruchtbarkeit, die bereits bevölkert und angebaut sind; diese Linien bilden den kürzesten Weg zwischen der Küste und einer grossen Anbauzone für Kaffee, Getreide, Zuckerrohr. Die Bahia und Minas-Eisenbahn, deren Linie auf dem Gebiet des Staates Minas 235 km beträgt, ist bereits theilweise gebaut; 148 km sind fertig und es sind nur noch 87 km zu vollenden, um die Gemeinde und Stadt Théophilo Ottoni mit dem Hafen Caravellas (Bahia) verkehren zu lassen. Lediglich die Kaffeepflanzungen in der Umgegend der Stadt Théophile Ottoni haben im letzten Jahre 5 000 000 kg ergeben; ausserdem findet eine grosse Ausfuhr von Holz, Vanille und Kakao usw. statt. Die Muzambinho-Gesellschaft betreibt bereits ausser den von der Bundesregierung ertheilten Konzessionen 48 km Eisenbahn, die vom Staate Minas Geraës konzessionirt sind. Die Konzessionen von Minas Geraës, deren sofortige Ausführung durch die unablässige Entwickelung der Gegend verlangt wird, sind die Verlängerung der Hauptlinie bis zur Grenze des Staates Sao Paulo und die Zweigbahn, welche sich in Lavras mit dem Netz der West-Minas-Eisenbahngesellschaft verbindet. Von allen Bahnen des Staates Minas Geraës ist diese eine von denen, welche die blühendsten Striche seines Gebietes durchziehen; die Gemeinden Muzambinho, Monte Santo, San Sebastian de Paraizo, Varginha, Santo Antonio do Machado, Lavras und Carmo do Rio Claro führen jährlich Tausende von Tonnen Kaffee aus. Allenas, Lavras, Tres Pontas und Carmo do Rio Claro beschäftigen sich mit Viehzucht und Lavras pflanzt auch Tabak in grosser Ausdehnung; die Gemeinden Campanha und San Gonçalo de Sapucahy erzeugen Wein, der im ganzen Staate verkauft wird. Die Sapucahy-Eisenbahn durchzieht von Westen nach Osten die südliche Zone des Staates von Rio Eleutorio an der Grenze von Sao Paulo bis Rio Preto an der Grenze des Staates Rio de Janeiro. Diese Bahn durchzieht eine Gegend, wo im Westen der Kaffeebau, im Mittelpunkt und Osten die Viehzucht, der Tabak-, Wein- und Zuckerrohrbau vorherrscht. Die Linien der Sapucahy-Eisenbahn, von denen sich das Bedürfniss am lebhaftesten geltend macht, haben eine Gesammtlänge von 486 km, von denen 292 km bereits gebaut und im Betriebe sind. Die Muzambinho- und Sapucahy-Eisenbahn durchziehen eine Gegend, in der sich mehrere Mineralwasserquellen befinden, die bereits zur Gründung von Badestädten: Caxambu, Cambuquira, Lambary, Contendas usw. Anlass gegeben haben.

Alle diese Bahnen durchziehen Gebiete, in denen sich unbesetzte Ländereien befinden; da nun diese Ländereien nach der Brasilianischen Verfassung dem Staate gehören, so lässt dieser sie vermessen und in Loose theilen, um sie ausländischen Ansiedlern gegen Zahlung des Werthes innerhalb 10 Jahren zu überweisen; der Werth des Looses schwankt zwischen 5 und 20 Mlrs. (4 bis 16 ℳ) für 1 ha. Auf diese Weise sind die Ansiedlungen Rodrigo Silva, Sao Joao d'El Rey, Sao Paulo, Maria Custodia usw., deren gegenwärtige Lage blühend ist, gegründet. Die Regierung, überzeugt davon, dass die genannten Bahnen Wohlstand verbreiten werden, ist ermächtigt, diesen verschiedenen Unternehmungen eine Gesammtsumme von 42 120 000 Mlrs. zu leihen, und zwar der Nord- und Ostbahn 24 Millionen, der Bahia- und Minas-Eisenbahn 3 200 000, der Muzambinhobahn 3 Millionen und der Sapucahy-Eisenbahn 6 920 000 Mlrs. Nun hat die Regierung auf Grund der mit den verschiedenen Unternehmungen abgeschlossenen Verträge bereits einen Theil der Gesammtsumme bezahlt, nämlich im Finanzjahr 1893 = 1 590 682 Milreis (1 Milrs. = 1 Frcs.), 1894 = 5 090 412 Mlrs., 1895 = 4 443 948 Mlrs. und 1896 = 2 819 849 Mlrs. Die Gesammtsumme von 13 944 891 Mlrs. umfasst nicht die als Beihilfe oder Zinsengewähr gezahlte Summe, sondern nur die von der Regierung den Unternehmungen für die Vollendung ihrer Linien gemachten Darlehen. Diese Summe wird vom Ertrage der Anleihe zurückgezahlt, die ausschliesslich auf die schon genannten Verbesserungen der gewerblichen Ausstattung des Staates Minas verwendet werden soll. Alle diese Summen rühren von den Einnahmeüberschüssen über die Haushaltsvoranschläge her.

Aus diesen Angaben folgt, dass die vom Staate Minas Geraës abgeschlossene Anleihe als erste Gewähr ihre Verwendung zu Arbeiten, die sofortigen Ertrag versprechen, bietet.

Dieser Grund wird ausserordentlich eindringlich, wenn man sich der riesigen Mengen unbesetzten Landes im ganzen Staate und besonders in dem fraglichen Eisenbahngebiet erinnert; die Vermessung erfolgt nach Maassgabe des Baufortschritts, was die sofortige Verwerthung der gegenwärtig brach liegenden Ländereien gestattet, sobald Ansiedler dorthin geleitet werden. Eine andere Gewähr liegt in dem Werth der gegenwärtig im Staate betriebenen Eisenbahnen; denn nach den in Kraft stehenden Gesetzen fallen alle diese Bahnen nach einer mehr oder weniger langen Frist ohne die geringste Entschädigung dem Staate zu. Nun wird der Staat Minas Geraës von 3 063,588 km im Betriebe befindlicher Eisenbahnen durchzogen, von denen 2 019,128 km von ihm konzessionirt sind und ihm demnach zufallen; diese vom Staate konzessionirten Linien haben gegenwärtig einen Werth von 71 Millionen Milreis.

Ausserdem bieten die Ergebnisse der letzten Finanzjahre eine besondere Gewähr. Für 1892 betrugen die Einnahmen des Staats nach dem Voranschlag 10 311 526, nach dem wirklichen Betrage 16 186 191 Mlrs., die Ausgaben dagegen 10 325 868 bezw. 10 594 461 Mlrs. Während also die Einnahmen den Anschlag um fast 62 % überschritten, wurde der Ausgabeanschlag nicht wesentlich überschritten. Der Ueberschuss wurde zum Theil zum Rückkauf von 3 000 000 Mlrs. Staatsschuld verwendet; diese verminderte sich dadurch von 16 358 000 auf 13 358 000 Mlrs. Im Jahre 1893 überstiegen die Einnahmen um mehr als 54 % den Anschlag, während sich die Ausgaben nicht wesentlich steigerten, die Staatsschuld verminderte sich auf 10 134 000 Mlrs. Im Jahre 1894 überstiegen die Einnahmen um fast 60 %, im Jahre 1895 um etwa 54 % den Anschlag; für 1896 sind die ordentlichen Einnahmen auf 16 058 760, die ordentlichen Ausgaben auf 16 057 816 Mlrs. veranschlagt. Die Ueberschüsse aller dieser Jahre wurden zur Tilgung der Staatsschuld, zu Darlehen an Verkehrsunternehmungen und zu bürgerlichen Bauten verwendet. Die Staatsschuld beträgt gegenwärtig 15 134 000 Milreis, von denen 10 134 000 Mlrs. alte Schuld sind und 5 000 000 zum Rückkauf der Schuldverschreibungen der Bahia und Minas-Eisenbahn geschaffen wurden; indessen wird die letztere Summe voraussichtlich nicht voll gebraucht werden. Gegenwärtig erfordert die Verzinsung und Tilgung der gesammten Staatsschuld 869 250 Mlrs., also weniger als 4 % der ordentlichen Jahreseinnahme.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Offene Stellen.

Die Stelle des Redakteurs der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen soll wegen Pensionirung ihres bisherigen Inhabers neu besetzt werden.

Geeignete Bewerber, welche mit dem Eisenbahnwesen vertraut sein müssen, wollen ihre Meldungen unter Angabe der Gehaltsansprüche und unter Beifügung einer kurzen Darstellung ihrer bisherigen Berufsthätigkeit

schriftlich bis zum 15. April d. J.

an die unterzeichnete Verwaltung, Berlin W. Schöneberger Ufer 1—4, einreichen. Bevorzugt werden Bewerber, welche in der Eisenbahnverwaltung praktisch thätig sind oder gewesen sind. Das mit der Stelle verbundene feste Gehalt beträgt zur Zeit neben einer Wohnungsentschädigung 8 000 M. Ausserdem erhält der Redakteur das übliche Honorar für die von ihm selbst verfassten Aufsätze.

Berlin, den 8. März 1897. (515)

Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Kranold.

2. Eröffnung von Strecken.

Inbetriebnahme der Neubaustrecke Osberghausen-Wiehl. Am 21. April d. J. wird die vorgenannte an der Bahnstrecke Siegburg-Bergneustadt in Station Osberghausen abzweigende Nebenbahn in Betrieb genommen werden. Dieselbe wird der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld unterstellt. Ueber die Abfertigungsbefugnisse und Verkehrsverbindungen der an der genannten Nebenbahn liegenden Stationen Steeg, Bielstein, Alperbrück, Jürgesbruch und Wiehl ertheilt das Verkehrsbüreau der vorgenannten Direktion ab 1. April d. J. nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 6. März 1897. (516)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. April d. J. wird die zwischen Gröss-Schönfeld und Gross-Rischow neu eingerichtete Haltestelle Friedrichsthal i. Pom. für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Wagenladungs - Güterverkehr der Zuckerfabrik Friedrichsthal eröffnet und halten daselbst sämmtliche Züge nach Bedarf.

Fahrkarten werden ausgegeben:

Nach Friedrichsthal i. Pom. von allen diesseitigen Fahrkarten - Ausgabestellen, auf dem Haltepunkt Gross-Rischow durch die Zugführer, von Friedrichsthal i. Pom. vorläufig nur nach Gross-Schönfeld, Gross-Rischow und Pyritz durch die Zugführer.

Gepäckstücke werden von Friedrichsthal i. Pom. unabgefertigt mitgenommen, Abfertigung erfolgt nachträglich.

Für Friedrichsthal i. Pom. eingehendes Gepäck wird am Zuge ausgeliefert.

Güterabfertigung erfolgt von und nach allen diesseitigen Abfertigungsstellen.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkarten-Ausgabe-, Gepäck- und Güterabfertigungsstellen.

Soldin, den 12. März 1897. (517)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

4. Aenderung von Stationsnamen.

Mit dem 1. Mai 1897 wird der Name der Station Burkheim (Kaiserstuhlbahn) in Burkheim-Bischoffingen abgeändert.

Karlsruhe, den 12. März 1897. (518)
Bau- und Betriebsverwaltung
für Süddeutsche Nebenbahnen.

5. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. April d. J. gelangt der Nachtrag VI zum Theil II, Tarifheft 1 zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen von Tarifbestimmungen, Erweiterungen und Aenderungen der allgemeinen und der Ausnahmetarife, Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen von Tarifsätzen. Die letzteren, soweit sie Erhöhungen herbeiführen, sowie die neuen Frachtsätze für Danzig Hauptbahnhof treten erst am 1. Mai d. J. in Geltung. Der Nachtrag ist zum Preise von 40 ₰ das Stück von den bekannten Dienststellen zu beziehen.

Breslau, den 13. März 1897. (519)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 1. April l. J. tritt zum vorbezeichneten Verbandstarife der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält neu einbezogene Stationen, Erweiterung der Ausnahmetarife 4 (Eisen), 6 (Erze), 11 (Heede), 19 (Reis), 27 (Zucker), 41 (Glaubersalz), ermässigte Frachtsätze für Petroleum (Ausnahmetarif 38), neue Ausnahmetarife für Thonröhren (Nr. 42), Eier (Nr. 43) und für lebendes Geflügel in Wagenladungen (Nr. 44) sowie Aenderung von Stationsnamen. Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandsstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 10. März 1897. (520)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost - Mittel - Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. Mai 1897 treten ein neuer Theil II des Verbands-Gütertarifs, die besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften enthaltend, sowie die hierzu gehörigen besonderen Tarifhefte No. 1—6 in Kraft.

Die neuen Tarifhefte enthalten die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr und zwar:

Heft No. 1 zwischen den Stationen der Main-Neckarbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Erfurt, Halle a. S., Kattowitz, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Posen und Stettin, der Thüringischen Sekundärbahnen (Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn), der Eisenberg - Crossener, Dahme - Uckroer Eisenbahn, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Neuhaldensleber, Marienburg - Wlawkaer, Dessau - Wörlitzer und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits;

Heft No. 2 zwischen den Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen einerseits und den Stationen der bei Heft No. 1 ge-

nannten nördlichen Bahngebiete andererseits;

Heft No. 3 zwischen den Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn einerseits und den Stationen der bei Heft No. 1 genannten nördlichen Bahngebiete andererseits;

Heft No. 4 zwischen den Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen sowie der Bregthalbahn (Donaueschingen - Furtwangen) und der Kaiserstuhlbahn einerseits und den Stationen der bei Heft No. 1 genannten nördlichen Bahngebiete andererseits;

Heft No. 5 zwischen den Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Main-Neckarbahn andererseits;

Heft No. 6 zwischen Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt, Halle a. S. und Magdeburg, der Thüringischen Sekundärbahnen (Arnstadt - Ichtershausener, Hohenebra - Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn), der Eisenberg-Crossener und Dahme - Uckroer Eisenbahn, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Neuhaldensleber, Dessau-Wörlitzer und Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits.

Durch die neuen Tarifhefte werden sowohl Ermässigungen als auch unbedeutende Frachterhöhungen herbeigeführt, auch für eine grössere Anzahl Stationsverbindungen neue Frachtsätze eingeführt. Wegen mangelnden Verkehrsbedürfnisses und geringfügigen Verkehrs sind die Frachtsätze für eine Anzahl Stationsverbindungen ohne Ersatz aufgehoben. Die durch die letztere Maassnahme eintretenden Frachterhöhungen sind mit Rücksicht auf den bestehenden Umkartirungstarif ebenfalls nur geringfügig.

Es gelangen durch die Einführung der neuen Tarifhefte zur Aufhebung:

1. der Mitteldeutsche Verbands-Gütertarif, Theil II, sowie die Tarifhefte No. 1, 2a, 2b, 3 und 4 vom 1. Januar 1893, das Tarifheft No. 5 vom 1. März 1891 und das Tarifheft No. 6 vom 1. August 1891, sämmtlich nebst Nachträgen;
2. der Berlin - Südwestdeutsche Gütertarif vom 1. Juli 1892 nebst Nachträgen;
3. der Frankfurt a. M. - Main - Neckarbahn-Gütertarif vom 18. August 1888 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs der Stationen der Strekken Ilversgehofen-Wolkramshausen, Straussfurt-Grossheringen und Hohenebra-Ebeleben;
4. das Tarifheft No. 2 des Schlesisch-Süddeutschen Verbands - Gütertarifs vom 1. Juni 1892 nebst Nachträgen bezüglich der Stationen Grunow, Kodersdorf, Ortrand, Rietschen, Ruhland, Schönfeld bei Grossenhain und Wiednitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle a. S.

Vom Mitteldeutschen Verbands-Gütertarife bleiben bis auf weiteres noch in Kraft:

1. das Tarifheft No. 1 bezüglich des Verkehrs der Stationen der Oberhessischen Bahnen und der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und der an diesem Tarifhefte betheiligten Privatbahnstationen andererseits;
2. das Tarifheft No. 2a bezüglich des Verkehrs der Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. einerseits und der Stationen der Pfälzischen Bahnen andererseits;
3. das Tarifheft No. 2b bezüglich des Verkehrs der Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und der Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits;
4. das Tarifheft No. 3 bezüglich des Verkehrs der Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. einerseits und der Stationen der Bregthalbahn und Kaiserstuhlbahn andererseits, sowie bezüglich des Verkehrs der Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und der Stationen der Badischen Staatsbahnen, der Bregthalbahn und Kaiserstuhlbahn andererseits;
5. das Tarifheft No. 5 bezüglich des Verkehrs der Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und der Stationen der Sächsischen Staatsbahnen andererseits;
6. das Tarifheft No. 6 bezüglich des Verkehrs der Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. und der Oberhessischen Eisenbahnen einerseits und der Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits.

Durch die neuen Tarifhefte gelangen ohne Ersatz zur Aufhebung:

a) der Ausnahmetarif No. 7 für Korkstöpsel und Weberdisteln (Mitteldeutsche Tarifhefte No. 2b und 3);
b) der Ausnahmetarif No. 8 für Eisen und Stahl, auch verzinkt und verzinnt etc. des Berlin-Südwestdeutschen Gütertarifs;
c) der Ausnahmetarif No. 1 für Artikel der Oesterreichischen Stückgutklasse II im Verkehr zwischen den in den Bezirk Halle a. S. übergegangenen nördlichen Verbandsstationen des Schlesisch-Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Heft 2;
d) die Sätze des Ausnahmetarifs No. 9 für Elsässisches Rohpetroleum bezüglich der Versandstation Walburg i. E. (Mitteldeutsches Tarifheft No. 2b).

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der neue Tarif kann vom 25. April d. J. ab käuflich bezogen werden, auch ertheilen von diesem Tage ab die betheiligten Dienststellen auf Erfordern nähere Auskunft.

Vor dieser Zeit gibt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion auf etwaige Anfragen Auskunft.

Erfurt, den 13. März 1897. (521)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens sämmtlicher betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Für die Beförderung von Holz von Titisee nach St. Hilaire-au-Temple über Amanweiler treten sofort ermässigte Deutsche Schnittsätze in Kraft. Weiteres ist von der Station Titisee zu erfahren.

Strassburg, den 8. März 1897. (522)

Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostpreussische Südbahn. Mit Gültigkeit vom 3./15. März d. J. werden die Stationen Masslowa, Pristan, Titowka und Woltschansk der Kursk-Charkow-Sewastopoler Bahn über Bjelgorod - Charkow - Woroschba - Bachmatsch - Gomel-Baranowitschi-Bialystock-Grajewo und die Stationen Sseleschtschina und Karlowka der Charkow-Nikolajewbahn über Poltawa - Romny-Gomel - Baranowitschi - Bialystock - Grajewo mit direkten Frachtsätzen nach Königsberg und Pillau in den Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide usw. und Oelsamen usw. im Russisch-Ostpreussischen Verkehr über Grajewo einbezogen. Ueber die Frachtsätze geben die Empfangsstationen, sowie unser Tarifbüreau Auskunft.

Die Direktion. (523H&V)

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896. Im Tarife sind nachfolgende Entfernungen zu berichtigen:

Seite	Stationsverbindung	auf km
41	Dürrenzimmern-Siebenborn	491
64	Memmingen-Kreuznach Bad	379
73	Oettingen-Ensdorf	394
73	Oettingen-Fremersdorf . .	411
75	Oettingen-Püttlingen . . .	391
89	Stein b. Nürnberg-Nennig .	515
94	Wasserburg a. Inn-Nennig	684
95	Thaldorf-Schweich	587

München, den 9. März 1897. (524)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 22. v. Mts., betreffend Einführung neuer Ausnahmetarife für den vorgenannten Verkehr, bringen wir zur Kenntniss, dass Druckabzüge dieser Tarife vom 25. d. Mts. an durch die betheiligten Dienststellen bezogen werden können und zwar der Tarif nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau usw. zum Preise von 40 ₰, die Tarife nach den Direktionsbezirken Bromberg usw., nach den Direktionsbezirken Berlin usw. zu je 60 ₰ und der Tarif nach den Direktionsbezirken Altona usw. zu 50 ₰ für das Stück.

Bis dahin ertheilt unser Verkehrsbüreau Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze.

Breslau, den 13. März 1897. (525)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Die in dem Nachtrag III, gültig vom 1. April 1897 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Petroleum (Ausnahmetarif 38) treten zunächst nicht in Kraft.

Breslau, den 15. März 1897. (526)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Verbands-Gütertarif. Am 20. März 1897 tritt ein neuer Seehafen-Ausnahmetarif (D) für Kartoffelstärke-Fabrikate (Trockenstärke, Stärkezucker, Stärkesyrup, Dextrin, Zuckercouleur, Kartoffelmehl) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern von bestimmten Versandstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Mainz, der Pfälzischen Bahnen und der Badischen Staatsbahn nach den im Seehafen-Ausnahmetarif A bezeichneten Seehafenstationen in Kraft.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.
Hannover, den 10. März 1897. (527)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Preussische Staatsbahnen. Allgemeine Kilometer-Tariftabelle. Am 1. April 1897 gelangt zu der „Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle" ein Nachtrag 2 zur Ausgabe. Durch denselben werden die Frachtsätze für die westlichen Staatsbahnen und deren Wechselverkehr mit den östlichen Staatsbahnen auf Entfernungen von 1—50 km auf die im Osten geltenden Sätze herabgesetzt.
Exemplare des Nachtrages können durch die Abfertigungsstellen sowie durch das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, kostenfrei bezogen werden.
Berlin, den 20. Februar 1897. (528)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Heft 1 wird mit Gültigkeit vom 20. März a. St./1. April n. St. 1897 für den Verkehr mit den Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen (einschl. der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn) und der Sächsischen Staatseisenbahnen der Ausnahmetarif 3 für Düngemittel usw. (Rohstofftarif) unter Beibehaltung der Ziffern 1—4, auf folgende Artikel ausgedehnt:
„5. Brennstoffe des Spezialtarifs III, folgende:
a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt. (Wegen Steinkohlen usw. s. den besonderen Ausnahmetarif.)
b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt; Holzkohlenbrikets, unverpackt. (Holzkohlenbrikets, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen, gehören zu den Gütern des Spezialtarifs II.)
c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.
6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt."
Für Gaskoks gelten hinsichtlich des zur Berechnung zu ziehenden Gewichts dieselben Bedingungen wie für Rüben des Spezialtarifs III.
Bromberg, den 10. März 1897. (529)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. März d. J. wird der Artikel Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) einbezogen und für Kohlen, Koks, Brikets etc. von den Rheinisch-Westfälischen Versandstationen nach Stationen der Bayerischen Staatsbahn der Ausnahmetarif 6 mit den sich nach dem Ausnahmetarif 2 ergebenden Frachtsätzen eingeführt.
Ferner werden mit sofortiger Gültigkeit die Entfernungen für Bruch im Verkehre mit Furth i. W., Zwiesel, Eisenstein, Passau, Landshut und Pocking um je 20 km und für Lindau-Prinz von Preussen von 600 auf 700 km erhöht. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.
Köln, den 9. März 1897. (530)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Am 1. April l. J. gelangt ein Nachtrag VIII zum Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarife vom 1. Dezember 1888 zur Ausgabe.
Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Waarenklassifikation und der Tarife.
München, im März 1897. (531)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Ausserkraftsetzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 26 (Benzin aus Erdöl etc.) über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen. Mit 31. März d. J. werden die auf die Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen Bezug habenden Bestimmungen unter a) bis l) des Ausnahmetarifes Nr. 26 (Benzin aus Erdöl [Petroleum-Naphta]) auf Seite 15 und 16 des Nachtrages V zum Verbands-Gütertarife Theil II, Heft 3 vom 15 Oktober 1893 ausser Wirksamkeit gesetzt.
Ab 1. April l. J. finden die mit dem vom gleichen Tage gültigen Nachtrag II zum Tarif Theil I Abthlg. B vom 1. März 1896 für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits zur Einführung kommenden einheitlichen Bestimmungen für die Benutzung von Kesselwagen Anwendung.
Wien, am 12. März 1897. (532)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband. Abänderung der Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna (vormals Lagerhaus der Böhmischen Unionbank). Die im Tarife, Theil II, Heft 4 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1893, auf Seite 8, bezw. im Nachtrage I hierzu, auf Seite 5 vorkommende Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna (vormals Lagerhaus der Böhm. Unionbank) ist auf „Oeffentliches Lagerhaus der Firma Schick u. Rosenbaum, Bubna, St. E. G." abgeändert worden.
Hierdurch wird die auf Seite 713 des „Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schifffahrt" vom 4. April 1896, Nr. 38 enthaltene Kundmachung ausser Kraft gesetzt.
Wien, am 8. März 1897. (533)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Namensänderung des Lagerhauses der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna. Die in den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbands-Gütertarifen Theil III, Heft 3 und Theil III, Heft 4 vom 1. November 1894 und die in dem Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Verbands-Gütertarife Theil III, Heft 3 vom 1. November 1894 für die Einlagerungs- bezw. Recxpeditionsstelle in Bubna enthaltene Bezeichnung:
„Lagerhaus der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna"
hat zu entfallen und tritt folgende an deren Stelle:
„Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum, Bubna St. E. G."
Wien, am 8. März 1897. (534)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband (Ausgabe des I. Nachtrages zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art, gültig vom 1. November 1896.) Am 1. April 1897 tritt ein I. Nachtrag zu dem ab 1. November 1896 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art (jedoch mit Ausschluss der Artikel: Rohzucker, Traubenzucker [Glykose], Milchzucker und Stärkezucker) in Wirksamkeit, welcher Frachtsätze für die Stationen Wien I. K. E. B. (Westbahnhof), Wien Lagerhaus und Pottendorf Landegg, ferner die Erweiterung der Tabelle der im Verkehre mit Stationen der Jura-Simplonbahn zu gewährenden Rückvergütungsbeträge, sowie die Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.
Durch diesen Nachtrag werden aufgehoben:
a) der Ausnahmetarif Nr. IX, enthalten im Theil II, 1. Heft des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1888;
b) der Ausnahmetarif Nr. IX, enthalten im Theil II, Tarifheft Nr. 1 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 20. August 1886.
Insoweit jedoch durch diesen Nachtrag gegen bisher Frachterhöhungen eintreten oder bisher bestandene Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die Frachtsätze der vorgenannten Ausnahmetarife noch bis 30. Juni 1897 in Wirksamkeit.
Exemplare des Nachtrages I sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.
Wien, am 9. März 1897. (535)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. Nachtrag II zum Theil I, Abtheilung B vom 1. März 1896. Am 1. April d. J. wird ein Nachtrag II zum Tarif, Theil I, Abth. B vom 1. März 1896 für den in der Ueberschrift bezeichneten

Güterverkehr in Wirksamkeit treten, durch welchen einheitliche Bestimmungen für die Benutzung von Kesselwagen zur Einführung gelangen.

Hierdurch entfällt der Hinweis im § 24 des Theiles I, Abth. B auf die in den Theilen II usw. enthaltenen Bestimmungen und werden alle in den Tarifen, Theil II usw., für die einzelnen Verkehre des oben bezeichneten Verkehrsgebietes enthaltenen Vorschriften über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen aufgehoben, auch soweit sie günstiger sind als diese neuen einheitlichen Bestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 12. März 1897. (536)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr. Vom 1. April d. J. ab erfolgt für den Verkehr zwischen der Station Berlin Stettiner Bahnhof einerseits und den diesseitigen Stationen Lippehne und Mellentin andererseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung über Stargard i/Pom.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 13. März 1897. (537)

Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Am 1. April d. J. wird das Fundbüreau für die Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Erfurt und Halle a/S. von Erfurt nach Halle a/S. verlegt.

Demgemäss sind alle Anzeigen über die im Bereiche der beiden bezeichneten Direktionsbezirke verloren gegangenen Gegenstände von dem genannten Tage ab an das Fundbüreau in Halle a/S. zu richten.

Erfurt, am 12. März 1897. (538)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 23. 1897.

Zeitung des Vereins

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr.8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. März 1897.

Inhalt:

Die Berathungen und Beschlüsse des Internationalen Eisenbahnkongresses in London.

(Fortsetzung aus Nr. 21.)

Fünfte Sektion.

Frage XVII. A: Zweigbahnen (Nebenbahnen). Dem Berichterstatter H. de Backer, Generaldirektor der „Societé générale des chemins de fer économiques de Belgique“, oblag es, jene Mittel zu erörtern, die von den Verwaltungen der grossen Bahnlinien angewandt werden, um die Anlage oder den Betrieb von Zweigbahnen zu erleichtern. In Durchführung dieser Aufgabe gelangt er zu einer Reihe von Schlusssätzen, die einer näheren Betrachtung werth erscheinen. de Backer konstatirt zunächst die heute wohl allgemein als solche anerkannte Nothwendigkeit der Förderung des Lokalbahnwesens durch den Staat, die Gemeinden und die Provinzen. Das in Oesterreich befolgte System der Zeichnung gewöhnlicher Aktien seitens der Gemeinden und der in Belgien beobachtete Vorgang müssen als ganz logische Unterstützungsmethoden bezeichnet werden, denn sie stehen in Uebereinstimmung mit den Grundzügen der Gerechtigkeit: das Opfer darf nur ein zeitliches sein und muss mit der Entwickelung des Verkehrs aufhören; die Gesellschaften, die ein indirektes Interesse an dem Bestande der Linie haben, unabhängig von dem direkten Vortheile, den sie daraus ziehen, erscheinen verpflichtet, der Privatindustrie, die ihr Kapital oder ihre Arbeit daran gesetzt hat, eine gesicherte Entlohnung hierfür zu überlassen. Die grossen Eisenbahngesellschaften will de Backer von der Antheilnahme an der Kapitalsbeschaffung ausgeschlossen wissen; die Zweiglinie geräth dadurch in eine weder der Bahn selbst, noch dem Publikum günstige Abhängigkeit von der Hauptbahn.

Was den Bau und Betrieb von Zweiglinien anbelangt, so hält der Berichterstatter die Bildung eigener Gesellschaften, und zwar mit Hilfe der anschliessenden Hauptbahnen zum Zwecke der Erleichterung des Betriebs am richtigsten, vollkommensten und finanziell günstigsten, wenn die Mithilfe der letzteren umfassend und sicher ist. Sie wird am besten und in jeder Hinsicht am wirksamsten dadurch realisirt, dass die Hauptbahn der Zweiglinie für jeden Reisenden oder für jede Tonne Gut, die letztere der ersteren zuführt, oder auch für den Gesammtbetrag der Mehreinnahme im Anschlussbahnhofe eine entsprechende Prämie gewährt. Die Studien Considère's lassen diesen Vorgang vollkommen gerechtfertigt erscheinen und die Gesellschaften, die ihn bisher befolgt haben, sind nicht unzufrieden mit den Ergebnissen.

Für den Güterverkehr erscheinen Korrespondenzdienste nothwendig; de Backer bevorzugt das System der Umkartirung, weil es die von den Gesellschaftsagenten zu erfüllenden Formalitäten vereinfacht und den Uebergangsverkehr selbst bei gleicher Spurweite ausschliesst. Der letztere bildet unnützerweise eine grosse Belastung und Ausgabe für die Zweiglinien, ohne dem Publikum einen reellen Vortheil zu gewähren; er verlangt oder führt unabweislich herbei die vollständige Annahme aller Tarife, Tarifklassifikationen, Formalitäten, Reglements und Verrechnungssysteme der Hauptbahn durch die Zweigbahn, sodass das Prinzip absoluter Einfachheit in allen Betriebszweigen, diese Grundbedingung für die Existenzfähigkeit jeder Nebenbahn, von vornherein verloren geht. de Backer

betrachtet namentlich die durch den Uebergangsverkehr nahezu bedingte Anwendung der allgemeinen Tarife auf den Zweigbahnen als einen Hauptnachtheil; diese Anwendung ist eine Anomalie, weil die Klassifikation eine geringe Bedeutung für kürzere Linien besitzt und auf diesen letzteren das Gewicht und das Volumen fast die einzigen in Betracht kommenden Elemente bilden; andererseits hat das Verhältniss der Beförderungsgebühr zu der Abfertigungsgebühr, also des Verhältnisses des veränderlichen Theils zum festen Theile der Tarifsätze, für die kleinen Linien eine entgegengesetzte Bedeutung als für die Hauptbahnen, denn für jene ist das konstante Element nicht von sekundärer, sondern von allererster Bedeutung.

Der Korrespondenzdienst erfordert — soll er dem Publikum die vollen Vortheile bieten — von Seite der grossen Bahnnetze eine vereinfachte, liberale Organisation, eine Verminderung der Formalitäten der Umkartirung, eine Regelung der gesammten Verhältnisse, die wohl noch eingehender studirt werden muss, als dies bisher geschehen ist; aber — also äussert sich der Berichterstatter — wenn die grossen Gesellschaften es ehrlich und ernstlich wollen, so wird sich ein Einverständniss ohne Schwierigkeiten erzielen lassen. In diesem Sinne ist auch die Organisation des Umladedienstes durchzuführen. Die in jeder Beziehung vortheilhafte Ausgestaltung der Anschlussbahnhöfe mit allen mechanischen Hilfsmitteln zur raschen Bewältigung des Umladeverkehrs bleibt eine Frage, die noch nicht vollkommen zufriedenstellend gelöst ist; ihre Realisirung erscheint als der erste Schritt, um dem System des Korrespondenzdienstes die ihm gebührende Oberhand zu verschaffen.

Der Uebergang der Fahrbetriebsmittel bildet für die Nebenbahnen eine Belastung, die schon vom Beginn der Ausrüstung an tief einschneidet in das Prinzip ökonomischer Anlage. Es ist besser sie niemals ins Auge zu fassen — und schon aus diesem Grunde erscheint die Anwendung der schmalen Spurweite vortheilhaft. Die Güterumladungen werden immer wie ein Schreckbild dargestellt. Dieser Irrthum muss endlich ausgerottet werden. Man weiss ja doch, dass selbst dort, wo es der Wechsel der Spurweite nicht verlangt, in sehr vielen Fällen und in beträchtlichem Umfange umgeladen wird.

Zum Schlusse seines Berichtes unterlässt es de Backer nicht, auf die vielfach obwaltenden ungünstigen Beziehungen zwischen den Nebenbahnen und den sehr unumschränkt waltenden Hauptbahnen hinzuweisen; wenn die letzteren weniger absolut aufträten, würden sich die Verhältnisse von Tag zu Tag bessern zum grossen Vortheil des einen, wie des andern und des Publikums überhaupt. Er hofft, dass die Erörterungen des Kongresses allen Missverständnissen und Zweifeln ein Ende bereiten und durch die Aufstellung zweckmässiger Regeln und Grundsätze ein freundschaftliches Zusammenwirken herbeiführen werden.

Die Debatte gestaltete sich auffälligerweise wenig bemerkenswerth; auch der von der Sektion gefasste, vom Kongress acceptirte Beschluss zeichnet sich durch eine gewisse Belanglosigkeit aus; er konstatirt einfach, dass die weitgehende Förderung des Nebenbahnwesens von Seite der Verwaltungen der grossen Eisenbahnen im öffentlichen Interesse liegt.

Frage XVII. B: Die den Nebenbahnen zu gewährenden Begünstigungen. Ueber dieses Thema, das hauptsächlich vom Standpunkt der vollen Wahrung der Betriebssicherheit zu behandeln war und von der vierten und fünften Sektion gemeinsam erörtert wurde, berichteten A. C. Humphreys-Owen, Mitglied des Englischen Parlaments, Rathspräsident der Grafschaft Montgomeryshire, Direktor der Cambrian-Eisenbahnen, und P. W. Meik, Mitglied des Institutes der Civilingenieure; überdies lagen sehr interessante Mittheilungen von E. A. Ziffer und Thomas C. Farrer zu diesem Gegenstande vor. Es würde zu weit führen, auf diese Berichte hier näher einzugehen, da sie eine Fülle mittheilenswerther Daten und Anschauungen erfahrener Fachleute enthalten; auch gedenken wir, auf die Fragen des Nebenbahnwesens und deren Behandlung auf dem Eisenbahnkongress wegen ihrer grossen allgemeinen Bedeutung in einer besonderen Abhandlung zurückzukommen. Wir beschränken uns daher auf eine thunlich ausführliche Besprechung der Diskussion, die unstreitig zu den anregendsten des Kongresses gehörte.

Einen Hauptgegenstand der Debatte bildete die Frage der schmalen Spurweite. Haines (Amerikanische Eisenbahnvereinigung) sprach sich gegen die Anwendung der Schmalspur bei Zweiglinien normalspuriger Bahnen aus; er hält eine gleichförmige Spurweite schon deshalb für empfehlenswerth, weil sie die Benutzung der Fahrbetriebsmittel der Hauptbahnen auf den Nebenbahnen gestattet und sonach das Anlagekapital vermindere, eine Begründung, die wohl nicht ganz stichhaltig ist. Er weist zur Rechtfertigung seiner Anschauung auf die Thatsache hin, dass im Süden der Vereinigten Staaten ein Bahnnetz von 40 000 km Länge umgebaut wurde, weil die Abweichung der Spurweite von jener der Eisenbahnen im Norden und Westen infolge der nothwendigen Güterumladungen zu bedeutenden Verzögerungen der Transporte und zu hohen Ausgaben Veranlassung gab. Er beruft sich weiter auf die Erfahrungen in Amerika, welche zeigen, dass sich ein beträchtlicher Verkehr auch auf eingeleisigen Bahnen mit breitfüssigen Schienen von 24,8 kg pro Meter, mit 1 636 Schwellen pro Kilometer und mit leichtem Kiesbett vollkommen sicher bewerkstelligen lässt. Die Personenzüge durchlaufen in der Stunde durchschnittlich 48 km; ihren Verkehr regelt ausschliesslich der Telegraph, ein Vorgang, der in Amerika allgemein festgehalten wird. Die Baukosten solcher Linien, einschliesslich der Ausrüstungskosten der Stationen und der Anschaffungskosten des Betriebsmaterials, aber ausschliesslich der Grunderwerbskosten, stellen sich auf 30 000—60 000 Frcs. für 1 km. Diese Bahnen würden — nach Haines' Anschauung — in Europa als Neben- und Zweigbahnen mit einem täglichen Verkehr von 2 bis 3 Zügen sicher zufriedenstellende Dienste leisten.

In gleichem Sinne wie Haines äusserte sich Ch. Tupper; in Canada hätten sich die Verhältnisse ganz ähnlich entwickelt, wie in den Vereinigten Staaten; es wurden hier Bahnen, die auf enorme Distanzen in das Land eindringen und einen sehr bedeutenden Verkehr zu bewältigen hatten, mit schmaler Spur erbaut und es ergab sich in kurzer Zeit die Nothwendigkeit, sie in normalspurige Linien umzubauen. Tupper will die Schmalspur nur bei isolirten Bahnen, z. B. einer Insel, angewandt wissen.

Im Gegensatz zu beiden Delegirten stellt Forestier fest, dass in Algier und Tunis, wo die Bahnen die gleichen Aufgaben zu erfüllen haben wie in Canada, in den Vereinigten Staaten und in Australien die Schmalspur vortreffliche Ergebnisse geliefert habe. Die Gesellschaft Bona-Guelma hat soeben die Konzession für 240 km schmalspuriger Bahnen in Tunis erworben. Die Umladung bildet kein Hinderniss; sie verursacht pro Tonne Gut eine Mehrbelastung von 15—20 Cts., die bei einer Länge von 100 km oder mehr ganz ohne Bedeutung ist. In Frankreich werden die Zweigbahnen zumeist mit der Spurweite von 1 m erbaut. In dem Departement Loiret, in einem ackerbautreibenden Distrikte, wurde kürzlich eine Bahn mit 60 cm Spurweite hergestellt, so dass es möglich ist, mit den Wagen bis in die Felder zu fahren und die Frucht mit Hilfe transportabler Geleise an jeder beliebigen Stelle zu verladen.

Douglas-Fox hält die Umladung der Güter für einen grossen Nachtheil der Schmalspur. Uebrigens meint er, dass die Spurweitenfrage für England nebensächlich sei. In England ist vor allem eine Aenderung der Gesetzgebung nothwendig, damit die Erlangung einer Konzession etwas leichter wird. Die Grundbesitzer dürften in England nicht allzu hartherzig sein und es immerhin ermöglichen, dass die gesammten Baukosten sich auf höchstens 94 000 Frcs. pro Kilometer stellen, vorausgesetzt, dass bezüglich der baulichen und betriebstechnischen Einrichtungen Erleichterungen gewährt werden. Ueber die

Englischen Zustände gab der Handelsminister Bryce nähere Aufschlüsse; er kennzeichnet den umständlichen Weg, der zu betreten ist, um einer Zweiglinie die nothwendigen Erleichterungen zugestehen zu können; es ist zu diesem Zwecke ein spezielles Gesetz erforderlich, das aber nur zustande kommt, wenn das Parlament und die öffentliche Meinung hierfür gewonnen sind, jene durch den Beweis der Nützlichkeit der Bahn für agrikulturelle Zwecke und für die Decentralisation der Fabrikanlagen, diese durch die Gewährung aller möglichen Garantien für die Sicherheit der Reisenden auf der projektirten Bahn. Bryce hofft, dass die Beschlüsse des Kongresses in beiden Hinsichten von gutem Erfolge begleitet sein werden.

Aus der weiteren Diskussion seien noch die Mittheilungen von Svientzitzky's über die Russischen und jene von Burlet's über die Belgischen Zweigbahnen hervorgehoben. In Russland hat sich eine Gesellschaft zum Bau und Betriebe von Nebenbahnen mit 75 cm Spurweite gebildet. Die Hauptsache war die Sicherstellung der investirten Kapitalien und diese schien nur bei Annahme der schmalen Spur möglich. Wenn der Verkehr entsprechend wächst und die Gesellschaft prosperirt, wird man auch zur normalen Spur übergehen können. Für den Bau werden sehr viele Erleichterungen zugestanden. Das Kilometer Bahnlinie kostet einschliesslich des Betriebsmaterials 35 000 Frcs., während eine normalspurige Bahn leichter Type 70 000 Frcs. und gewöhnlicher Type 100 000 Frcs. gekostet haben würde. Die Schienen wiegen nur 12 bis 13 kg pro Meter, die Lokomotiven 15 t; die Wagen haben eine Tragfähigkeit von 6,75 t, so dass ein Frachtbrief für 3 schmalspurige Wagen 2 Wagen der Hauptlinie entspricht. Die Stationen sind nur einfache Haltepunkte und die Uebergänge in Schienenhöhe werden nicht bewacht, wenn der Zug auf 650 m Entfernung sichtbar ist. Die Stations-Deckungssignale müssen nach dem Russischen Reglement unbedingt aufgestellt werden. An Stelle des Telegraphen steht das Telephon oder der Signalstab in Verwendung.

In Belgien wird — wie Burlet näher auseinandersetzte — das Kapital durch die Mitwirkung des Staates, der Provinzen und Gemeinden beschafft; auch Private betheiligen sich daran, aber in verschwindend kleinem Umfange. Alle werden Aktionäre der Linien im Verhältnisse zu ihrer Antheilnahme an der Kapitalsbeschaffung. Die Bahnen werden zumeist mit der Spurweite von 1 m erbaut. Nur bei 4 Linien von geringer Länge, aber mit einem wichtigen Massengüterverkehr wurde die Normalspur angewandt. Die kilometrischen Baukosten stellen sich durchschnittlich auf 44 000 Frcs., einschliesslich der Ausgaben für die Fahrbetriebsmittel; die normalspurigen Nebenbahnen kosten mindestens 100 000 Frcs. pro Kilometer. Die kleinsten Halbmesser betragen bei Schmalspur 30 m, bei Normalspur 100 m; aus dieser Differenz resultirt zum grösseren Theile die Ersparniss an Baukosten bei Anwendung der erstgenannten Spurweite. Für die Schmalspurbahnen benutzt man in neuester Zeit Schienen von 21,5 bis 23 kg pro Meter; für die Ausrüstung der Bahnen mit Signalen, Stationen, Einzäunungen, Abschlüssen der Niveauübergänge usw. sind weitgehende Erleichterungen seitens der Behörden zugestanden worden; eine mehr als 10 jährige Erfahrung auf einem Bahnnetze von 1 300 km hat gezeigt, dass die öffentliche Sicherheit hierunter nicht im geringsten leidet.

Die beiden vereinigten Sektionen konnten sich über eine bestimmte Resolution nicht einigen; die Vollversammlung des Kongresses fasste dagegen über Antrag mehrerer Delegirten folgenden Beschluss: „Es ist wünschenswerth, dass die Regierungen den Nebenbahnen (chemins de fer économiques, light railways) sowohl für den Bau, als auch für den Betrieb nach dem Beispiele gewisser, in den dem Kongresse vorgelegten Dokumenten erwähnten Staaten möglichst weitgehende Erleichterungen gewähren, wobei jedoch eine Begünstigung von Konkurrenzbahnen zum Nachtheile bestehender Linien zu vermeiden ist. Selbstverständlich dürfen die gleichen Begünstigungen den Linien mit schwachem Verkehre, welche den grossen Eisenbahnnetzen angehören, nicht vorenthalten werden."

(Schluss folgt.)

Betriebsresultate der Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1895.

Mitgetheilt auf Grund amtlicher Daten von **Rudolf Nagel**, Oberingenieur der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Die im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen befindlichen Bahnen gliedern sich ihrem Wesen nach in 2 Hauptgruppen und zwar:

I. Eigenthumslinien des Staates sowie in Betrieb genommene fremde Anschlussbahnen und für Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen.

II. Gegen Vergütung der Selbstkosten verwaltete Lokalbahnen.

Mit Ende des Betriebsjahres 1894 hatten

die Eigenthumslinien eine Länge von	7 538,962 km
„ in Betrieb genommenen Anschlussbahnen	133,510 „
„ für Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen eine Länge von	148,726 „
Im Laufe des Betriebsjahres 1895 erfuhren die Eigenthumslinien einen Zuwachs von . .	14,792 „
es waren somit am Ende des Jahres 1895	7 835,990 km

im Betriebe und mit Rücksicht auf die Eröffnungstermine der neugebauten Linien im Jahresdurchschnitt . . . . 7 827,253 km

Die gegen Vergütung der Selbstkosten betriebenen Lokalbahnen hatten mit Ende 1894 eine Länge von . .	2 811,954 km
im Laufe des Betriebsjahres 1895 wurden	702,882 „
neue Strecken gebaut; es waren somit	3 514,836 km

am Ende des Jahres 1895 im Betriebe.

Nach Berücksichtigung der im Jahre 1895 vorgenommenen Berichtigungen der Längen und der Eröffnungstermine der neuerbauten Lokalbahnen waren im Jahresdurchschnitt zusammen 10 761,051 km Bahnen im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Die von den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen abzweigenden, bezw. an dieselben sich anschliessenden, theils dem Staate, theils Privaten gehörenden Flügellinien in der Gesammtlänge von 590,164 km wurden, da sie nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, bei der Feststellung der Längen der dem öffentlichen Verkehre dienenden Linien nicht in Berücksichtigung gezogen. Von ebengenannten Flügellinien bilden 51,371 km Eigenthum des Staates und 538,793 km Eigenthum von Privaten.

Die Linien

der Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn . . .	mit	60,480 km
„ Pécs-Barcser Eisenbahn	„	68,073 „
„ Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn	„	70,370 „
„ Torontaler Lokaleisenbahnen	„	214,708 „

sind bei der Ermittelung der Ergebnisse der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ausser Acht gelassen worden, weil die Verwaltung dieser Linien für Rechnung der betreffenden Eigenthümer erfolgt.

Im Berichtsjahre 1895 wurden folgende Linien neu eröffnet:

I. Eigenthumslinien:

1. Körösmező-Gács-Landesgrenze	14,792 km

II. Gegen Vergütung der Selbstkosten verwaltete Lokalbahnen:

2. Szent-Lörincz-Szlatina-Nasic	93,193 km
3. Pozsony-Dunaszerdahely	44,053 „
4. Baja-Zombor-Ujvidék	144,977 „
5. Aranyos-Maroth-Kis-Tapolcsány	3,991 „
6. Gyulafehérvár-Zalathna	37,445 „
7. Temesvár-Nagy-Szent-Miklos	62,892 „
8. Kecskemét-Fülöpszállás	41,941 „
9. O-Buda-Kenyérmező	44,718 „
10. Zalathalbahn	42,923 „
11. Zólyombrező-Erdököz	26,285 „
12. Csakovár-Bóka	39,992 „
13. Veszprém-Uj-Dombovár	120,469 „
zusammen	702,882 km

An Fahrbetriebsmitteln waren Ende 1895 (1894) vorhanden:

			Anschaffungskosten Ende 1895
5 930	(5 418)	Personen-, Post-, Gepäck- und Gepäckbeiwagen . .	32 055 248 fl.
39 485	(39 048)	Lastwagen	73 866 383 „
1 865	(1 712)	Lokomotiven und	57 200 312 „
1 399	(1 310)	Tender	
		ausserdem	
128	(127)	Schneepflüge und	431 650 „
2	(2)	Schneeschaufelmaschinen	

Davon waren im Jahresdurchschnitt im Betriebe: 5 854 Personen-, Post- und Gepäckwagen, 39 543 Lastwagen und 1 790 Lokomotiven.

Die Gesammtleistungen der eigenen Lokomotiven haben im Berichtsjahre in sämmtlichen Zügen sowie bei Leer- und Probefahrten, ferner in Verschub- und Dampfhaltestunden und endlich in ungeheiztem Zustande 59 598 340 Zugkm betragen, während sich die eigentlichen Nutzzugkilometer nach Abrechnung der Regiezugkilometer auf 47 566 828 (45 358 309) beziffern.

Die Leistung der Wagen ist aus nachstehendem ersichtlich:

Auf den eigenen Linien haben die eigenen Personen- und Postwagen 435 366 604 (400 061 008) Wagenachskm, hingegen fremde Personen- und Postwagen 72 836 881 (70 420 634) Wagenachskilometer zurückgelegt; die eigenen Last- und Gepäckwagen leisteten 1 347 449 405 (1 257 736 909) Wagenachskm, die fremden Last- und Gepäckwagen 279 498 986 (285 949 112) Wagenachskm.

Auf fremden Bahnen wurden von den eigenen Personen- und Postwagen 11 950 180 (11 053 042) Wagenachskm, ferner von den eigenen Last- und Gepäckwagen 289 596 836 (336 927 978) Wagenachskm zurückgelegt. Es haben somit die eigenen Personenwagen auf den eigenen Linien um 35 305 596, auf den fremden Linien um 897 138 Wagenachskm mehr geleistet als im Jahre 1894; ferner haben fremde Personenwagen auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen dem Vorjahre gegenüber um 2 416 247 Wagenachskm mehr zurückgelegt; hingegen haben die eigenen Last- und Gepäckwagen auf den eigenen Linien um 89 712 496 Wagenachskm mehr, auf fremden Linien um 47 331 142 Wagenachskm weniger geleistet. Die Leistungen der fremden Lastwagen auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen sind um 6 450 126 Wagenachskm gegen das Jahr 1894 zurückgegangen.

Die Gesammtleistung der eigenen Personen- und Postwagen betrug 447 316 784 Wagenachskm, somit für den Wagen durchschnittlich 106 352 Wagenachskm oder für den Tag und Wagen 296 Wagenachskm, während sich die Gesammtleistung der eigenen Last- und Gepäckwagen auf 1 637 046 241 Wagenachskilometer, somit durchschnittlich für den Wagen auf 39 726 Wagenachskilometer und für den Wagen und Tag auf 108 Achskm bezifferte.

Die Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1895 56 525 654 fl. Hierin sind auch die Ausgaben für den Betrieb der gegen Ersatz der Selbstkosten verwalteten Lokalbahnen enthalten, während der als Ersatz der Selbstkosten dienende, von den betreffenden Lokalbahnen erstattete Betrag unter den Gesammteinnahmen in der Post „verschiedene Einnahmen“ figurirt. Gegenüber dem Jahre 1894, in welchem die Ausgaben den Betrag von 51 869 943 fl. erreichten, zeigt sich sonach eine Mehrausgabe von 4 655 711 fl., welche ihre Begründung theils in der Erweiterung des Bahnnetzes, theils in der grösseren Leistung findet. Die durchschnittliche Betriebslänge betrug nämlich im Jahre 1894 = 10 249,628 km, im Berichtsjahre 10 761,051 km, somit im letzteren um 511,423 km oder 4,99 % mehr; die gesammten Zugkilometer (zahlende und Regie) im Jahre 1894 beliefen sich auf 46 010 097, im Berichtsjahre auf 48 375 061, somit im letzteren 2 364 964 oder 5,14 % mehr und die gesammten Bruttotonnenkilometer in Tausenden (zahlende und Regie) betrugen im Jahre 1894 = 11 761 052, im Berichtsjahre = 12 354 676, somit um 593 624 oder 5,05 % mehr.

Von den Betriebsausgaben entfallen auf:

a) Allgemeine Centralverwaltung (Direktion und Betriebsleitungen) . .	5 756 022	(5 362 764) fl.
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung .	12 333 171	(11 735 763) „
c) Stationsdienst, Zugbegleitung, Oelgas- und elektrische Beleuchtung .	13 891 622	(12 952 519) „
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst	17 094 986	(15 809 983) „
e) Materialienverwaltung und chemisches Laboratorium	811 372	(1 088 683) „
f) Benutzung gemeinsamer Bahnstrecken, Bahnhöfe und fremder Betriebsmittel	2 109 522	(1 638 536) „
g) nicht zum eigentlichen Bahn- und Schiffsbetriebe gehörige, sowie ausserordentliche Ausgaben . . .	4 528 959	(3 281 695) „

Die Ausgaben betrugen für 1 Bahnkm 5 252,80 (5 060,66) fl., für 1 Zugkm 118,8 (114,3) kr., für 1 000 Nettotkm 1 488,4 (1 303,8) Kreuzer und für 1 000 Bruttotkm 464,7 (447,6) kr. Bei Berechnung dieser Einheitssätze wurden nur die bezahlten Leistungen berücksichtigt, somit die Regieleistungen ausser Betracht gelassen.

Zur Erläuterung der grösseren Ausgaben dem Vorjahre gegenüber sei noch erwähnt, dass im Laufe des Berichtsjahres altartige Central-Wechselstellvorrichtungen in wichtigeren Stationen Umgestaltungen grösseren Umfanges erfahren haben, dass ferner mit Rücksicht auf den Verkehr schwerer Lokomotiven und von Lastwagen mit 15 t Tragfähigkeit die Verstärkung zahlreicher Holz- und Eisenbrücken nothwendig wurde, dass schliesslich im Berichtsjahre 140 km Goliathschienen (im Gewicht von 42,9 kg für das laufende Meter) gelegt wurden.

Für Lokomotivfeuerung wurde der Betrag von 4 507 092 fl. aufgewendet, d. s.

für 1 Zugkm . . .	9,318	(8,962)	kr,
„ 1 Lokomotivkm	7,562	(7,294)	„
„ 1 Wagenachskm	0,215	(0,208)	„ und
„ 1 000 Bruttotkm . .	36,493	(35,044)	„

Für Erhaltung der Fahrbetriebsmittel wurde der Betrag von 6 434 232 fl. aufgewendet, von welchem Betrage

3 199 073 fl.	auf Erhaltung der Lokomotiven und Tender,
917 584 „	„ „ „ Personenwagen,
174 701 „	„ „ „ Gepäck- und Postwagen,
2 114 889 „	„ „ „ Lastwagen und
27 985 „	„ „ „ sonstigen Verkehrsmittel

entfallen.

Der Kostenaufwand für 1 Lokomotive sammt Tender belief sich auf 1 787,19 (1 635,58) fl., für 1 Personenwagen auf 237,34 (262,74) fl., für 1 Gepäck- und Postwagen auf 117,40 (107,06) fl. und für 1 Lastwagen auf 54,19 (46,80) fl.

Die grösseren Ausgaben im Berichtsjahre finden in dem Umstande ihre Begründung, dass der Stand an grössere Erhaltungskosten erfordernden Eilzugmaschinen sowie an mit Gasbeleuchtung, Dampfheizung und durchgehender Bremse versehenen Personenwagen wesentlich erhöht wurde.

Die Materialverwaltungskosten im Betrage von 804 626 fl. machen 4,46 % des Werthes der verwendeten Materialien aus, indem letzterer die Höhe von 18 182 831 fl. erreichte. Im Vorjahre betrug diese Verhältnissziffer 6,08 %.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen bei

Eilzügen	4 356 881	(4 300 189) fl.
bei Personen- und gemischten Zügen .	15 383 460	(15 138 790) „
somit zusammen	19 740 341	(19 438 979) fl.
hierzu gerechnet für Militärtransporte	1 024 061	(1 023 508) „
ergibt als Gesammteinnahme	20 764 402	(20 462 487) fl.

Die Anzahl der beförderten Personen — ausschliesslich der beförderten Militärpersonen — betrug 34 318 039 (32 970 299), und zwar entfallen davon auf die Beförderung in

Wagenklasse	Reisende 1895	Reisende 1894	in Prozenten sämmtlicher Reisenden 1895	in Prozenten sämmtlicher Reisenden 1894	dieselben legten 1895 Personenkilometer zurück
I.	571 104	554 767	1,61	1,64	65 066 044
II.	6 688 180	6 485 563	18,89	19,05	464 763 546
III.	27 058 755	25 929 969	76,43	76,15	987 385 657

Ausserdem wurden im Berichtsjahre 1 086 652 (1 075 925) Militärpersonen = 3,07 (3,16) % sämmtlicher Reisenden befördert.

Die von einem Reisenden in den einzelnen Wagenklassen durchfahrene durchschnittliche Wegelänge betrug in I. Klasse 114 (115) km, in II. Klasse 69 (70) km und in III. Klasse 36 (38) km.

Die auf je einen Reisenden in den 3 Wagenklassen entfallende Einnahme bezifferte sich bei Eilzügen auf 2,83 (2,85) fl., bei Personen- und gemischten Zügen auf 47 (48) kr., bei sämmtlichen Zügen im Durchschnitte auf 59 (60) kr., und auf je 1 Personenkilometer berechnet beträgt die Einnahme

bei Eilzügen	2,11	(2,13) kr.,
„ Personen- und gemischten Zügen .	1,17	(1,17) „
und bei sämmtlichen Zügen zusammen	1,25	(1,25) „

Welchen Aufschwung der Personenverkehr seit dem im Jahre 1889 eingeführten Zonentarif genommen hat, ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Betriebsjahr	beförderte Personen (in Tausenden)	durchschnittliche Betriebslänge km	Steigerung gegen 1888 Personen (in Tausenden)	Steigerung gegen 1888 %	auf 1 Bahnkm beförderte Personen
1888	9 140	7 010	—	—	1 306
1889	13 151	7 276	4 011	44	1 808
1890	21 789	7 368	12 649	139	1 958
1891	26 004	7 445	16 863	185	3 491
1892	28 871	7 583	19 731	217	3 808
1893	31 505	7 592	22 364	245	4 148
1894	32 583	7 746	23 443	256	4 206
1895	34 318	7 828	25 178	275	4 384

Hiernach sind im Berichtsjahre 1895 rund 25 178 000 Personen oder 275 % mehr als im Jahre 1888 befördert worden.

Als Vergleichsjahr wurde aus dem Grunde das Jahr 1888 gewählt, weil in letzterem der alte Personentarif das ganze Jahr hindurch in Geltung stand, während der Zonentarif auf sämmtlichen Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen am 1. August 1889, auf den Linien der Arad-Temesvarer Bahn am 1. Juli 1890 und auf den verstaatlichten Linien der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft am 1. August 1891 eingeführt wurde.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehre haben sich seit dem Betriebsjahre 1888 folgendermaassen gestaltet:

Betriebsjahr	Roheinnahmen (einschl. Transportsteuer und Stempel) fl.	es entfallen somit auf 1 Bahnkm fl.	Steigerung gegenüber dem Jahre 1888 fl.	Steigerung gegenüber dem Jahre 1888 %
1888 . .	14 199 600	2 035	—	—
1889 . .	15 119 900	2 078	920 300	7
1890 . .	17 052 900	2 310	2 853 300	20
1891 . .	18 739 600	2 517	4 540 000	32
1892 . .	19 862 700	2 619	5 663 100	40
1893 . .	21 364 300	2 814	7 164 700	51
1894 . .	23 369 400	3 017	9 169 800	65
1895 . .	23 953 596*)	3 060	9 754 000	69

Während die Länge des Netzes infolge Eröffnung neuer Linien von 7 010 km auf 7 828 km gestiegen ist, somit eine Steigerung von nur 12 % erfahren hat, ist die Anzahl der beförderten Personen für 1 Bahnkm von 1 306 auf 4 384 gewachsen und hat somit um 235 % zugenommen; die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich jedoch nur um 69 % gebessert. Der Grund hierfür ist in dem Umstande zu finden, dass die Eisenbahnen nicht ausschliesslich als gewinnbringendes Unternehmen, sondern als ein Mittel zur Hebung der Volkswirthschaft betrachtet werden, und die Tarife dementsprechend niedrig sind.

Die Einnahmen aus dem Gepäckverkehre haben im Berichtsjahre 740 091 (714 697) fl. ergeben. Es wurden 56 048 (54 202) t befördert, welche 8 013 664 (7 704 778) tkm zurücklegten. Jede Tonne Gepäck wurde daher durchschnittlich 143 (142) km befördert. Die Einnahme für 1 t Gepäck und 1 tkm betrug daher 13,20 (13,19) fl. bezw. 9,2 (9,3) kr.

Der Frachtgutverkehr ergab im Berichtsjahre eine Gesammteinnahme von . . . . 62 645 780 (61 982 471) fl. von welcher
auf den Eilgutverkehr . . . . . . 2 284 463 (2 228 324) „
„ „ Lastenverkehr . . . . . 60 361 317 (59 754 147) „
entfallen.

Es wurden verfrachtet:
an Eilgütern . . . . 164 460 (160 102) t
„ Frachtgütern . . . 17 317 250 (16 987 034) „
somit im ganzen . . . 17 481 710 (17 147 136) t

*) In diesem Betrage sind 4 213 255 fl. Transportsteuer und Stempel enthalten.

Der von der gesammten beförderten Last zurückgelegte Weg betrug
bei den Eilgütern . . . 25 345 382 (24 562 941) km
„ „ Frachtgütern . . 2 994 916 960 (2 959 551 056) „
zusammen daher . . . . 3 020 262 342 (2 984 113 997) km

Beim Eilgutverkehr ergibt sich eine Steigerung um 4 358 t oder 2,7 % und beim Frachtgutverkehr eine solche um 330 216 t oder 1,9 % dem Vorjahre gegenüber. Auf 1 Bahnkm entfällt somit eine Verfrachtung von 2 233 t und auf 1 Bahnkm und Tag 6,19 t, während im Vorjahre die entsprechenden Ergebnisse 2 213 t bezw. 6,14 t ausmachten.

Im Güterverkehre wurden in Berichtsjahre durchschnittlich vereinnahmt:
für 1 t befördertes Eilgut . . . . 13,89 (13,91) fl.
„ 1 „ „ Frachtgut . . . 3,49 (3,53) „
„ 1 „ „ Eil- u. Frachtgut 3,58 (3,61) „
und „ 1 tkm . . . . 2,07 (2,08) kr.

Aus dem vorhergehenden ist demnach ersichtlich, dass sich die Gesammteinnahmen folgendermaassen gestalteten:

Einnahmen	im Jahre 1895 fl.	im Jahre 1894 fl.	1895 mehr fl.
aus dem Personenverkehr . . .	19 740 341	19 461 757	278 584
„ „ Militär „ . . .	1 024 061	1 023 508	553
„ „ Gepäck „ . . .	740 091	714 697	25 394
„ „ Eilgut „ . . .	2 284 463	2 228 324	56 139
„ „ Frachtgut „ . . .	60 361 317	60 184 282	177 035
verschiedene Einnahmen	5 384 453	4 952 145	432 308
zusammen	89 534 726	88 564 713	970 013

Wie bereits oben bemerkt, enthält die Post „verschiedene Einnahmen“ jenen Betrag, welcher von den gegen Ersatz der Selbstkosten verwalteten Lokalbahnen als Vergütung geleistet wurde. Wenn dieser Betrag in Abschlag gebracht wird, so ergibt sich die Einnahme, welche die eigenen Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und die für Rechnung des Ungarischen Staats verwalteten Bahnen erzielten. Diese Einnahme gestaltete sich wie folgt:
Personenverkehr . . . . 20 764 402 (20 485 265) fl.
Gepäckverkehr . . . . 740 091 (714 697) „
Eil- und Frachtenverkehr . . . . 62 645 779 (62 412 606) „
verschiedenes . . . . 2 425 988 (2 405 864) „
zusammen 86 576 260 (86 018 432) fl.

Unter Zugrundelegung der durchschnittlichen Bahnlänge und der Leistungen wurden vereinnahmt:
für 1 Bahnkm . . . . . 11 060,88 (11 104,28) fl.
„ 1 Nutzkm. . . . . . . 205,1 (211) kr.
„ 1 000 Bruttotkm . . . . 747,6 (775,2) „
„ 1 000 Nettotkm . . . . . 2 352,3 (2 234,9) „
„ 1 Personenkm . . . . 1,25 (1,26) „
„ 1 Person . . . . . . 58,65 (60,17) „
„ 1 Gepäcktkm . . . . 9,23 (9,28) „
„ 1 Gepäckt . . . . . 1 320,46 (1 318,58) „
„ 1 Frachtentkm . . . 2,07 (2,09) „

Das gesammte Anlagekapital belief sich im Berichtsjahre — ohne Hinzurechnung der Kursverluste — auf 778 719 800 fl. Hiervon entfallen auf:
Bauherstellungen . . . . 594 364 343 fl.
Fahrbetriebsmittel . . . . 133 580 767 „
Schiffsbetriebsmittel . . . . 1 256 440 „
Einrichtungsgegenstände . . . . 15 022 387 „
Zinsen während der Bauzeit . . . . 34 266 343 „
Reservefonds . . . . 229 520 „
mit Hinzurechnung der Kursverluste, welche 140 465 216 „
ausmachten, betrug das Anlagekapital . . 919 185 016 fl.

Da sich die Gesammteinnahme auf . . . . 89 534 726 fl.
die Gesammtausgaben auf . . . . 56 525 654 „
bezifferten, so wurde ein Betriebsüberschuss von 33 009 072 fl. erzielt, welcher das Anlagekapital (ausschliesslich Kursverluste) mit 4,29 % und einschliesslich der Kursverluste mit 3,59 % verzinste.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Uebergang der Oberhessischen Eisenbahnen in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. Mit dem 1. April d. J. gehen (gemäss der zwischen Preussen und Hessen gebildeten Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft) die sämmtlichen zu dem Bezirk der Oberhessischen Eisenbahnen gehörenden Bahnstrecken in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. über; mit dem gleichen Tage scheidet die Grossherzogliche Eisenbahndirektion zu Giessen aus dem Vereine, welchem sie seit dem Jahre 1871 angehörte, aus. Infolge dessen werden die Strecken der Oberhessischen Eisenbahnen: Giessen-Fulda, Giessen-Gelnhausen, Nidda-Schotten, Stockheim-Gedern, Hungen-Laubach und Grünberg-Londorf (233 km) mit dem 1. April d. J. den Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. zugerechnet.

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung. Zu den Stationen mit gleichlautender Namensbezeichnung sind fortab zu zählen:

Pretzfeld, Haltestelle an der Lokalbahn Forchheim-Ebermannstadt der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn;

Bretzfeld*), Station an der Strecke Heilbronn-Hall der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

Dieselben werden in den demnächst erscheinenden Nachtrag zu obengenanntem Verzeichniss aufgenommen werden.

Aenderung von Stationsnamen. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke St. Pölten-Leobersdorf gelegenen Station Weissenbach a. d. Triesting wird am 1. Mai d. J. in Weissenbach-Neuhaus abgeändert werden.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Ung. süd-östl. Lokalbahn (Linie Versecz-Gattaja) gelegenen Station Semlak ist in Nagy-Semlak abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 521 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Neuwahlen für die Mitglieder der Ausschüsse für Angelegenheiten des Güter- und des Personenverkehrs (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 893 vom 9. d. Mts. an sämmtliche K. K. Staatsbahndirektionen (mit Ausnahme derjenigen in Stanislau), betreffend die Nachweisung der Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte in der Ausgabezeit des Jahres 1896 (abgesandt am 11. d Mts.).

Nr. 950 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1895 (abgesandt am 12., 15. und 16. d. Mts.).

Nr. 977 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 989 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend Herausgabe eines besonderen Blattes für Eröffnung neuer Strecken und Stationen und Aenderungen in den Betriebsverhältnissen der Vereinsbahnen (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 1043 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 43 der am 4. d. Mts. in Wien abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das neue Heim des Oesterreichischen Eisenbahnministeriums. Das Oesterreichische Eisenbahnministerium hat in der letzten Woche sein neues Heim bezogen. Die bisher zum Theil im Handelsministerium, zum Theil im Verwaltungsgebäude am Westbahnhofe untergebrachten Amtslokalitäten sind jetzt in dem zu diesem Zwecke eigens angekauften Schillerhof (Elisabethstrasse) — ein im Centrum der Stadt gelegenes imposantes Gebäude — vereinigt, bis auf einzelne Departements, welche noch bis auf weiteres in den Amtsgebäuden am Westbahnhofe verbleiben.

Das Lokalbahnprogramm für 1897.

Unter den ersten Vorlagen, welche dem Oesterreichischen Parlamente zugehen werden, wird sich der von dem Eisenbahnminister FML. Ritter v. Guttenberg einzubringende Gesetzentwurf, betreffend die im Jahre 1897 sicherzustellenden Lokalbahnen, befinden. Das Programm ist noch nicht endgültig festgestellt, doch dürfte dasselbe rücksichtlich der Zahl der in diesem Jahre sicherzustellenden Lokalbahnen gegenüber dem vorjährigen, welches 22 Lokalbahnen umfasste, nicht unerheblich zurückstehen.

Nene Eisenbahnanschlüsse.

In der zwischen Ungarn und Rumänien abgeschlossenen Eisenbahnkonvention wurde der Ausbau der Eisenbahnanschlüsse bei dem Ghymes- und Rothenthurm-Passe bis zum Schlusse des Jahres 1897 festgesetzt. Die Ungarische Regierung hat im Sinne der Konvention den Ausbau der Anschlussstrecken in Angriff genommen und wird diese auch rechtzeitig und konventionsmässig beendigen. Die Rumänische Regierung ist jedoch mit dem Bau noch im Rückstande, und es ist gar keine Aussicht vorhanden, dass sie zu dem festgesetzten Termine damit zu Ende kommt. Wie aus Budapest gemeldet wird, wurde Rumänien seitens der Regierung ein Aufschub bis Ende 1898 bewilligt.

Durch die Eisenbahnverbindung Cervignano-San Giorgio di Nogaro, für welche vor wenigen Tagen eine aus Oesterreichischen und Italienischen Delegirten zusammengesetzte Kommission den Anschlusspunkt an der Oesterreichisch-Italienischen Grenze festgestellt hat, wird ein neuer Verkehrsweg nach Italien geschaffen, welcher die Relation Triest-Venedig um 70 km abkürzt. Da die politische Begehung der auf Oesterreichischem Gebiete gelegenen Theilstrecke bereits stattgefunden hat und die Errichtung des Staatsvertrages mit Italien im Zuge ist, werden die Bauarbeiten nunmehr mit Beschleunigung geführt, sodass die Betriebseröffnung dieser allseits lebhaftest begrüssten Verbindungsbahn schon im Sommer dieses Jahres möglich sein wird.

Verkauf einer Staatsbahnlinie.

Die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Bahn hat sich entschlossen, die einen nothwendigen Bestandtheil der neuen Nordböhmischen Transversalbahn bildende Staatsbahnstrecke Böhmisch-Leipa-Nimes vom Staate käuflich zu erwerben und sohin an die Regierung ein Kaufangebot auf den Betrag von rund 1,17 Millionen Gulden gestellt. Nach kurzen Verhandlungen wurde das Angebot auf Grund der ermittelten Reinertragsziffern auf 1,3 Millionen Gulden erhöht. Der Abschluss der bezüglichen Verhandlungen soll, wie verlautet, unmittelbar bevorstehen. Es liegt hier ein in den letzten Jahren überaus selten gewordener Fall vor, dass eine Linie der K. K. Staatsbahnen wieder entstaatlicht wird, bezw. in Privatbesitz übergeht.

Lokalbahn Marienbad-Karlsbad.

In der letzten Sitzung der Direktion der Böhmischen Landesbank wurde der Lokalbahn Marienbad-Karlsbad ein Eisenbahndarlehen von 4 050 000 fl. bewilligt.

Elektrische Bahn Wien-Baden.

Das Uebereinkommen zwischen dem für die elektrische Bahn Wien-Baden gebildeten Konsortium und der Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen wird in einer demnächst stattfindenden Generalversammlung der letzteren Gesellschaft perfekt werden. Die Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen wird ihr Kapital, welches derzeit 1,6 Millionen Gulden beträgt, durch Ausgabe von Prioritätsaktien im Betrage von ungefähr 4 Millionen Gulden vermehren und diese Prioritätsaktien dem Konsortium an Zahlungsstatt für die von demselben übernommenen Leistungen ausfolgen. Das Konsortium, welches aus der Nürnberger Gesellschaft „Kontinentale“ in Vertretung des Schuckert'schen Unternehmens und der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt besteht, wird für diesen Preis die bestehende Linie Wien-Guntramsdorf auf elektrischen Betrieb umgestalten, diese Bahn bis Baden verlängern, endlich das gesammte Aktienkapital der Badener Tramway, welches sich im Besitze der Firma Schuckert befindet, an die Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen übertragen. Die Badener Tramway hat auch die Berechtigung, elektrische Beleuchtungen herzustellen und elektrische Kraft für Motorenbetrieb abzugeben. Hiervon macht sie schon jetzt Gebrauch, da sie u. a. die elektrische Beleuchtung der Stadt Baden besorgt, und sie wird diesem Geschäftskreis eine besondere Pflege zuwenden. Der Bau der elektrischen Bahn Wien-Baden soll noch im Frühjahre in Angriff genommen werden, die Vollendung ist jedoch erst für das nächste Jahr zu erwarten.

Wiener Tramway.

Das Gewinn- und Verlustkonto weist trotz einer Vermehrung der Betriebseinnahmen um 289 053 fl. eine Verminderung des Reingewinnes um 46 737 fl. aus. Dieses Mindergebniss wird hauptsächlich damit erklärt, dass den erhöhten Betriebseinnahmen auch erhöhte Betriebsausgaben gegenüberstehen und dass der Effektengewinn von 128 000 fl., welcher eine exceptionelle

---

*) Nicht Pretzfeld, wie auf S. 185 in Nr. 22 der V.-Ztg. irrthümlich angegeben.

Einnahme des Jahres 1895 bildete, in der neuen Bilanz vollständig entfallen ist. Die Lasten des Jahres 1896 erfuhren auch dadurch eine Steigerung, dass sich die Nothwendigkeit ergab, einen grossen Theil der Kosten für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Transversallinie abzuschreiben. Der Verwaltungsrath hat beschlossen, der am 27. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung vorzuschlagen, aus dem Reinerträgnisse des letzten Geschäftsjahres eine Dividende von 9 % gegen 10 % im Vorjahre auszuzahlen, demnach mit Rücksicht auf die am 30. Oktober 1895 geleistete Abschlagszahlung von 2,5 % den am 30. April 1896 fälligen Kupon für je eine mit 200 fl. eingezahlte ganze Aktie mit 13 fl. und für je eine halbe Aktie mit 6,5 fl., ferner im Sinne der §§ 34 und 36 der Statuten den für 1896 lautenden Kupon der Genussscheine mit 8 fl. bezw. 4 fl. einzulösen. Die elektrisch betriebene Transversallinie zeigt eine grosse Personenfrequenz, wesshalb sich die Gesellschaft entschlossen hat, 10 neue Motorwagen zu bestellen. Zwei dieser Wagen werden gleichzeitig für den Akkumulatorenbetrieb eingerichtet, und beabsichtigt die Gesellschaft, um die Erlaubniss des probeweisen Betriebes derselben einzuschreiten, der nach Hannoverschem Muster in der Weise durchgeführt werden soll, dass diese Wagen von der Vorgartenstrasse bis zum Praterstern durch Trolleystangen geladen werden, um dann über den Ring und Kai automobil zum Praterstern wieder zurückzukehren.

Mährisch-Schlesische Centralbahn*).

Die Liquidatoren der Mährisch-Schlesischen Centralbahn veröffentlichen eine Kundmachung vom 9. d. Mts., aus der hervorgeht, dass auf jede der im Umlauf befindlichen 61 621 Aktien entfällt:

a) ein Nominalbetrag von 24 Kronen oder 12 fl. des neuen 4 % Anlehens zuzüglich der ab 1. Januar d. J. laufenden Zinsen und

b) ein Baarbetrag von 2,70 fl.

Die Einlösung der Aktien findet bis 30. Oktober d. J. beim Wiener Bankverein statt.

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt.

Die (4.) ordentliche Generalversammlung der Oesterreichischen Verkehrsanstalt wurde am 12. d. Mts. unter Vorsitz des Präsidenten Baron Clauer abgehalten. In der Versammlung waren 18 Aktionäre anwesend, welche 14 139 Aktien mit 1 410 Stimmen vertraten. Nach dem zur Vorlage gelangten Geschäftsbericht konnte der Verwaltungsrath infolge des Aufschwunges, welchen der Güterverkehr fast aller kontinentalen Eisenbahnen im Jahre 1896 erfahren hat, im abgelaufenen Jahre sowohl den Spezial-Wagendienst in fast allen seinen Zweigen reicher ausgestalten, wie auch Miethabschlüsse für normale Wagentypen in erhöhtem Ausmaasse betreiben. Der gesellschaftliche Fahrpark hat eine namhafte Vergrösserung erfahren. Die Gesellschaft hat sich durch Uebernahme von Aktien an einem Unternehmen betheiligt, welches unter der Firma „Ungarische Eisenbahnverkehrs-Aktiengesellschaft" in Ungarn die gleichen Ziele, wie die gesellschaftliche Verkehrsanstalt verfolgt und bereits für das erste Jahr seiner Thätigkeit befriedigende Geschäftsresultate ausgewiesen hat. Infolge der stetig wachsenden Bedeutung der angewandten Elektrotechnik im Eisenbahnverkehr hat die Verwaltung den Bau von mittelst Elektrizität zu betreibenden Kleinbahnen, sowie die Umwandlung bestehender, zur Zeit mittelst animalischer oder Dampfkraft betriebener Lokal- und Strassenbahnen in elektromotorisch zu betreibende Linien ins Auge gefasst und bringt, um die Grundlage für die gesellschaftliche Thätigkeit auf diesem Gebiete zu schaffen, entsprechende Statutenänderungen in Vorschlag. Im abgelaufenen Jahre waren durchschnittlich 2 260 Millionen Gulden gegenüber 1 250 Millionen Gulden im Vorjahre in Wagen investirt. Die Einnahmen an Wagenmiethen haben 304 430 fl. gegenüber 169 706 fl. im Vorjahre betragen. Im Sinne der von der 2. ordentlichen Generalversammlung dem Verwaltungsrathe ertheilten Ermächtigung wurden im abgelaufenen Jahre die restlichen 5 000 Aktien II. Emission begeben, welche an dem Erträgnisse des Jahres theilnehmen. Der bei dieser Begebung erzielte Agiogewinn von 125 000 fl. wurde dem gesellschaftlichen Fonds zugeführt. Das Reinerträgniss des Jahres 1896 beziffert sich mit 213 056 fl. Hiervon beantragt der Verwaltungsrath, dem Reservefonds ausser der normalen statutarischen Dotation von 11 305 fl. noch eine ausserordentliche Dotirung von 10 000 fl. zuzuweisen; an Tantiemen des Verwaltungsrathes und der Direktion 7 127 fl. auszuscheiden; an die Aktionäre ausser den 5 % Kapitalszinsen von 100 000 fl. noch eine Superdividende von 3 % mit 60 000 fl. auszubezahlen; dem Pensionsfonds 4 500 fl., der Steuerreserve 5 000 fl. zu überweisen und den Restbetrag von 15 124 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anträge wurden ohne Diskussion einhellig angenommen. Ferner wurden mehrere Statutenänderungen genehmigt; nach denselben wird der Bau und Betrieb von Eisenbahnen niederer Ordnung, ferner die Errichtung elektrischer Anlagen und Lieferung elektrischen Stromes für Traktions-, Arbeits- und Beleuchtungszwecke, sowie jedwede sonstige gewerbliche Ausnutzung der Elektrotechnik in das Programm der gesellschaftlichen Thätigkeit eingefügt.

*) Zur Ergänzung der Mittheilung in Nr. 19 S. 163 d. Ztg.

Aus dem Württembergischen Landtag.

Bei der ersten Berathung (Generaldebatte) über den Hauptfinanzetat für die Finanzperiode 1897/99 kam der Eisenbahnetat schon mehrfach zur Sprache. Einem Bericht im „Staatsanzeiger" folgend möge aus der Debatte das Wesentliche angeführt werden.

Der Vorstand der Finanzkommission, Abg. Hähnle, hob hervor, dass die Aufstellung des Etats der Verkehrsanstalten nach dem neuen Schema (zu vergl. Nr. 11 S. 91 d. Ztg.) als eine wesentliche Verbesserung erscheine und dass der Etat dadurch an Klarheit und Verständlichkeit gewonnen habe. Die Umwandlung der 4% in eine 3% Schuld habe namentlich auch für den Zinszuschuss bezw. den Reinertrag bei den Eisenbahnen ausserordentliche Bedeutung. Im Hinblick auf den wachsenden Verkehr könne man sich der Hoffnung hingeben, dass dieser Zuschuss bald vollends verschwinden werde. Abg. von Gess schreibt die höheren Erträge der Eisenbahnverwaltung mit der vortrefflichen Verwaltung zu. Abg. Fr. Haussmann bemerkt, die Kommission hätte die Einnahmen aus dem Güterverkehr hinaufzusetzen Ursache gehabt, wenn nicht eine Herabsetzung des Kohlentarifs auf 1. April 1897 in Aussicht stünde. Uebrigens halte er an der Meinung fest, dass eine Herabsetzung der Tarife im allgemeinen eine Mehreinnahme zur Folge habe. So habe Baden seine Einnahmen durch das, übrigens noch mangelhafte Kilometerheft, gesteigert. Er anerkenne zwar, dass die Eisenbahnverwaltung sich zeitgemässen Reformen geneigt zeige und dass sie in verdienstlicher Weise einen modernen Betrieb anstrebe, so besonders in den Versuchen für den Nahverkehr. Abg. Sachs bezeichnet die Mehreinnahmen aus den Eisenbahnen, da sie gewiss eine Folge der Reformen seien, deren Weg die Regierung beschritten habe, als besonders erfreulich. Er begrüsst die probeweise Einstellung eines Dampfwagens, die, wenn sie sich bewähre, der Entwickelung des Nahverkehrs sehr zu gut kommen werde. Nur müssten dann auch die Tarife für den Nahverkehr ermässigt werden. Der ritterschaftliche Abg. Freiherr von Wöllwarth führt aus, dass die jetzt steigende Eisenbahnrente sofort wieder sehr nachtheilig beeinflusst werden müsste, wenn auch nur ein Theil der Eisenbahnwünsche erfüllt werden sollte, die jetzt wie Pilze aus der Erde schiessen. Dagegen kommen die Preussischen Bahnen immer mehr in die Lage, den Wünschen der Industrie auf Herabsetzung der Rohstofftarife entgegenzukommen. Die früheren Vertreter des Reichseisenbahngedankens hätten Recht behalten. Namentlich sei fast wörtlich eingetroffen, was der Abg. Elben vor 21 Jahren vorhergesagt: Preussen habe die Bahnen gekauft, die das Reich zu kaufen abgelehnt habe und habe damit wahrhaft glänzende Geschäfte gemacht. Wenn Württemberg an seinem Gewinn Antheil hätte, würde auf das Land die nette Gabe von 15—18 Millionen fallen. Die Hessische Ludwigsbahn sei in eine Betriebsgemeinschaft mit Preussen eingetreten und die Main-Neckarbahn, sowie die nun ganz eingeschlossenen Pfälzerbahnen werden nachfolgen. Da dürfe man wohl die Frage erwägen, ob Württemberg nicht früher oder später auch in diese Gemeinschaft einzutreten habe. Es wäre entschieden ein Vortheil — schon wegen der Ausnutzung der Wagen — wenn die Württembergische Bahn in einer grösseren Gemeinschaft wäre. Der Präsident des Staatsministeriums, Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten, Dr. Freiherr von Mittnacht, verwahrt sich entschieden gegen den von dem Abg. Fr. Haussmann ausgesprochenen Verdacht, es könnte der Eisenbahnetat mit Rücksicht auf die beantragte neue Gehaltsregelung künstlich so eingerichtet sein, dass durch Zurückstellung von Ausgaben, die jetzt im Etat erscheinen sollten und müssten, auf spätere Zeit eine der Wahrheit nicht entsprechende übergünstige finanzielle Lage der Eisenbahnen der Kammer vorgespiegelt würde. Er habe zwar dieses Wort nicht gebraucht, aber der Sinn sei es gewesen. Er, der Minister, sei es nicht gewohnt, diejenigen, denen er amtliche Erklärungen und Aufstellungen abzugeben habe, zu täuschen und irre zu führen.

Dass die Eisenbahneinnahmen schwankend, ja äusserst schwankend seien das sei ja doch bekannt, das höre man in jeder parlamentarischen Verhandlung über die Finanzlage der Staaten und überall suche man nach Mitteln gerade gegen dieses Schwanken Abhilfe zu finden. Allerdings könnte ein solches Schwanken wieder herbeigeführt werden durch das fortgesetzte Drängen auf Tarifherabsetzung. Der Minister weist auf die neue Position im Etat für Kosten erheblicher Ergänzungen zwischen 20 000 und 50 000 ℳ hin mit 1 000 000 ℳ im ersten und mit 900 000 ℳ im zweiten Etatsjahr. Seither seien hierfür in der Regel Kredit- oder Restmittel in Anspruch ge-

nommen worden. Wenn der Eisenbahnminister seinen Etat hätte besonders günstig gestalten wollen, dann hätte er ja nur diese Ausgabe nicht einzustellen brauchen. Auch aus sonstigen Titeln des Eisenbahnetats, welche Mehrausgaben gerade in dieser Periode enthalten, gehe hervor, dass von einer künstlichen Steigerung des Reinertrags der Einnahmen die Rede nicht sei. Der Minister hält die Hoffnung für begründet, dass das verhältnissmässig jetzt wenig bedeutende Eisenbahndefizit demnächst verschwinden werde. Bezüglich der behaupteten Zunahme im Personenverkehr und in den Eisenbahneinnahmen Badens als Folge der Einführung von Kilometerheften und der Schlussfolgerung, es sei dies ein glänzender Beweis für die Wahrheit des Satzes, dass jede Verbilligung auch eine Vermehrung der Einnahmen mit sich bringe, bemerkt der Minister, es sei richtig, dass die Badischen Eisenbahnen eine Zunahme des Personenverkehrs und der Einnahmen aufzuweisen haben, aber davon, dass dies die Folge der Einführung der Kilometerhefte gewesen wäre, könne das Gegentheil bewiesen werden. Der Badische Eisenbahnminister habe in der Landtagssitzung vom 29. April 1896 sich zu dieser Frage dahin ausgesprochen: ein noch dunkler Punkt sei der finanzielle Effekt. Die günstigen Abschlussposten des Jahres 1895 seien meist dem Güterverkehr zu verdanken, allerdings habe sich auch der Personenverkehr gehoben, doch hätten nicht nur Baden, sondern auch die meisten anderen Deutschen Bahnen dieses günstige Ergebniss gehabt, dank dem guten Reisesommer und dem wirthschaftlichen Aufschwung des Jahres. Deshalb könne man jetzt noch gar nicht sagen, ob diese Abschlussergebnisse wegen oder trotz der Kilometerhefte so günstig seien, oder mit anderen Worten, ob Baden bei Nichteinführung der Kilometerhefte weniger oder noch mehr Einnahmen gehabt hätte, deshalb müsse die Losung sein: abwarten und sehen wie der finanzielle Effekt sich gestaltet. Und ein Vertreter der Reichseisenbahnen habe in der Reichstagssitzung vom 24. Februar d. J. erklärt, die Vergleiche, welche über die Entwickelung des Badischen und Reichsländischen Personenverkehrs im Jahre 1895 angestellt worden seien, haben ergeben, dass finanzielle Vortheile die Reichseisenbahnen nicht bestimmen könnten, dem Badischen Vorgang zu folgen. Die Entwickelung des Reichsbahnenverkehrs sei vielmehr günstiger als diejenige des Badischen Verkehrs, obgleich die Reichsbahnen die Kilometerhefte nicht hatten. Aus einer über die Zunahme des Personenverkehrs und der Eisenbahnerträgnisse gefertigten Zusammenstellung gehe hervor, dass die Einnahme aus dem Personenverkehr auf 1 km Betriebslänge im Jahre 1895 in Baden gegenüber dem Vorjahre sich um 4,3 %, in Württemberg aber 1895/96 gegenüber dem Vorjahre um 7 % gehoben habe. Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer sei in Baden 1895 gegenüber dem Vorjahre um 8,3 % gestiegen, in Württemberg aber 1895/96 gegen das Vorjahr um 14,5 %.

Diese Zahlen scheinen zu beweisen, dass die Behauptung einer ausserordentlichen Zunahme im Personenverkehr und in den Eisenbahnerträgnissen in Baden infolge der Einführung der Kilometerhefte nicht zutreffend seien. Zutreffend sei dagegen eine ganz ausserordentliche Steigerung der Besetzung der Schnellzüge, die den Charakter der Schnellzüge geradezu verändern, infolge der Bestimmung, dass die Inhaber von Kilometerheften Schnellzüge ohne Zuschlag benutzen dürfen. Damit dränge sich der Lokalverkehr in einer Weise in den Schnellzugverkehr ein, die für die Badische Verwaltung, wie er glaube, ganz erhebliche Schwierigkeiten zur Folge haben müsse. Er verkenne nicht, dass auch noch andere Gründe für die Einführung von Kilometerheften geltend gemacht werden können, aber den Grund halte er nicht für stichhaltig, dass die Einführung von Kilometerheften einen finanziell besonders günstigen Effekt haben würde. Der Abg. Fr. Haussmann habe auch seiner Abneigung gegen die Bummelzüge wiederholt Ausdruck gegeben. Er, der Minister, könne sich in dieser Beziehung auf das berufen, was er in ausführlicher Weise im Mai 1895 über diesen Punkt in der Kammer der Abgeordneten gesagt habe (worüber auch in dieser Zeitung damals berichtet wurde). Er habe es geradezu für unthunlich erklärt, in einem Lande nur kleinere Lokalbahnnetze ohne Zusammenhang untereinander zu haben und zwischendurch Schnellzüge für den Fernverkehr zu führen. Er habe erklärt, dass nach seiner Meinung direkte Personenzüge niemals entbehrt werden können und die Frage, die er damals gestellt habe, wie man sich denn die Beförderung des Postverkehrs denke, wenn die direkten Personenzüge abgeschafft werden, die Beförderung von Expressgut, von Vieh, Bier usw. sei ihm weder damals noch jetzt beantwortet worden. Es sei der Wunsch ausgedrückt worden, dass die Tarife für den Nahverkehr verbilligt werden sollen. Dem stehe die Anschauung der Eisenbahnverwaltung durchaus nicht entgegen. Auch sie sei der Meinung, dass die Tarife für den Nahverkehr ermässigt werden müssen. Sie sei aber auch der Meinung, dass dazu die Zeit noch nicht gekommen sei, jetzt wo der Nahverkehr nur erst im bescheidenen Maasse und nur in einzelnen Gegenden des Landes eingeführt sei. Bei weiterer Entwickelung in dieser Beziehung werde die Ermässigung der Tarife für den Nahverkehr nicht ausbleiben.

Gegenüber dem Freiherrn v. Wöllwarth bemerkt der Minister er müsse gestehen, dass er dessen Ausführungen mehr interessant als zeitgemäss gefunden habe. Denn das Reichs-Eisenbahnprojekt gehöre doch der Vergangenheit an und die Ausdehnung des Preussisch-Hessischen Eisenbahnbetriebs- und Gemeinschaftsverhältnisses auf weitere Deutsche Bahnen gehöre, wie er glaube, einer nicht nahen Zukunft an. Er sei von jeher Gegner des Reichs-Eisenbahnprojektes gewesen. Was die Ausdehnung des Gemeinschaftsverhältnisses von Preussen und Hessen betreffe, so wisse er nicht, ob dieses Verhältniss überhaupt Nachfolge finden werde. Aber davon sei er überzeugt, dass, solange er Minister sei, Württemberg in ein solches Verhältniss nicht eintreten werde; er glaube auch gar nicht, dass der Preussische Herr Eisenbahnminister, als er von der zukünftigen Ausdehnung des Vertragsverhältnisses in Frage auf andere Bahnen sprach, dabei Württemberg in erster Linie im Auge gehabt habe. Die Württembergischen Bahnen haben die günstige Verkehrslage nicht, welche die Hessische Ludwigsbahn hatte und er möchte bezweifeln, ob die Württembergische Eisenbahnrente etwa den Preussischen Eisenbahnminister verlocken könnte, Associé der Württembergischen Bahnen zu werden. Die Württembergische Bevölkerung sei ihrer heimischen Eisenbahnverwaltung gegenüber kritisch, er glaube nicht, dass sie weniger kritisch wäre einer fremden Verwaltung gegenüber, die, wie er glaube, in Württemberg nicht leicht thun würde. Er sei der Meinung, man könne die Angelegenheit ruhig der Zukunft überlassen.

Aus Russland.

Neue Bauprojekte.

Zur Zeit blüht in Russland, wie in keinem anderen Lande der alten Welt, das Projektiren neuer Eisenbahnlinien. An allen Ecken und Enden des unermesslich grossen Reichs wird eifrig an der Herstellung von Bauplänen gearbeitet, die wirthschaftliche Bedürfnissfrage durch Sammeln von Zahlen, die die Produktion bezw. den Konsum des zu erschliessenden Landstrichs klar gestellt und die eventuelle Rentabilität herzurechnen versucht.

Aber in den weitaus meisten Fällen, die an die Oeffentlichkeit treten, bleibt es keineswegs beim blossen Projektiren, sondern die Projekte werden zum nicht geringen Theile auch ausgeführt. In neuester Zeit haben sich die Regierungsorgane mit der eingehenden Prüfung der nachfolgenden Linien beschäftigt und deren wirthschaftliche Nothwendigkeit anerkannt.

1. Zunächst kommt in Betracht der Bau einer neuen Eisenbahnlinie von Lugansk, Endstation der Linie Debalzewo-Lugansk, bis Millerowo, Station der Koslow-Woronesh-Rostow-Eisenbahn. Diese Linie, deren Gesammtausdehnung auf 106 Werst berechnet worden ist, soll von der Gesellschaft der Südostbahnen erbaut werden. Da bei genauer Prüfung dieses Eisenbahnprojekts sich herausstellte, dass die geplante Linie sich rentiren wird, hielt die Regierungskommission es für geboten, der Gesellschaft der Südost-Eisenbahnen den Bau und Betrieb der Eisenbahn von Lugansk bis Millerowo zu überlassen. Durch diese Linie wird namentlich auch das Donez-Kohlenbecken dem Centrum Russlands bezw. Moskau näher gerückt.

2. Die Frage, betreffend die Genehmigung des Baues der Ost-Donezbahn, welche die südlichen Häfen mit der Wolga verbinden soll, wurde einer eingehenden Prüfung unterzogen. Nach dem Projekt der Gesellschaft der Südostbahnen, die auch den Bau dieser Verbindungsbahn übernehmen will, soll dieselbe von Lichaja, Station der Eisenbahn Koslow-Woronesh-Rostow, bis Kriwomusginskaja, Station der Zweiglinie Wolga-Don, führen. Die Bahn wird etwa 300 Werst lang werden. Durch den Bau derselben würden zwei, wirthschaftlich sehr wichtige Fragen gelöst werden, es wird der Kohlenindustrie im Donezbecken zum ersten Male ein direkter Weg an die Wolga zur Verfügung gestellt und sodann wird dem Verkehr auf dem Wolgastrom ein zweiter Weg an das Schwarze Meer geschaffen.

In Bezug auf die letztere Verbindung ist es allerdings nicht sehr günstig, dass der Ausgangspunkt für beide Eisenbahnwege zum Schwarzen Meere ein und derselbe Punkt, nämlich Zarizyn, ist, und zwar Zarizyn-Tichorezkaja-Noworossisk einerseits und Zarizyn-Jassinowataja-Ssinelnikowo-Dolinskaja mit den zu den Häfen von Ssewastopol, Feodosia und Nikolajewsk führenden Bahnen.

Es lässt sich nicht leugnen, dass diese neue Verbindung mit der Wolga einen sehr grossen Einfluss auf die Entwickelung des Austausches der Güter zwischen der Wolga und dem Schwarzen Meere und ebenso auf den Absatz der Kohlen auszuüben in der Lage sein wird.

3. Projektirt die Verwaltung der ehemaligen Südwestbahnen, jetzt Staatsbahn, eine Verbindung der beiden Punkte Troskurow und Schepetowka, durch welche eine Querverbindung annähernd in der Mitte des grossen Vierecks, das von den Bahnen Idolbunowo-Kasatin-Shmerinka-Wolotschisk-Radsiwilow gebildet wird, geschaffen werden würde. Die Bahn, die etwa 100 Werst lang werden wird, durchschneidet sehr fruchtreiche, namentlich mit Rüben bebaute Gebiete, ausserdem aber ist der Bau der Bahn lebhaft vom Kriegsminister unterstützt worden. Die Vortheile, die auch vom Standpunkte des Kriegsministeriums erlangt werden, springen bei einem Blicke auf die Karte in die Augen.

4. Wichtiger für die Entwickelung und die schnelle Abwickelung des Verkehrs ist jedoch eine Linie, die die Rjäsan-Uralskbahn projektirt und deren Nothwendigkeit auch seitens der Staatsregierung anerkannt wird, namentlich nachdem in dem eben verflossenen Herbste eine Stockung in der Getreidebeförderung stattgefunden hat, wie eine solche lange nicht beobachtet worden ist. Wohl unter dem Drucke der Verhältnisse, unter deren Ungunsten namentlich auch die Bahnen der Rjäsan-Uralsker Gesellschaft schwer gelitten haben und zum Theile noch gegenwärtig leiden und die im wesentlichen in der mangelnden Leistungsfähigkeit der Bahnen von Grjäsi bis Dwinsk ihren Grund hat, will diese Gesellschaft von Dankow, Endstation der Zweigbahn Astapowo-Dankow, eine direkte Verbindung mit Smolensk, Station der Orel-Witebsk und Moskau-Brestbahn, in einer Länge von 500 Werst erbauen. Nach Fertigstellung einer solchen Verbindung wäre die Rjäsan-Uralskbahn mit einem Schlage für die Versandmengen ihres grossen Eisenbahnnetzes, das sich bekanntlich bis über die Wolga, auf der Asiatischen Seite bis an den Uralfluss erstreckt, von den übrigen Bahnen unabhängig, und erst bei Smolensk würden die Güter auf die bestehenden Staatsbahnen übergehen. Dass eine durchgreifende Maassregel erfolgen muss, um die Bahnen, die schon gegenwärtig nicht mehr den Ansprüchen zu genügen vermögen, leistungsfähiger zu machen, ist zweifellos und dies um so mehr, als in nächster Zeit der Zustrom von Gütern aller Voraussicht nach noch wachsen wird, sobald die zur Zeit im Bau begriffenen Bahnen: von Grafskaja, Station der Grjäsi-Zarizynbahn, nach Anna; von Jeletz, Station der Orel-Grjäsibahn, nach Walniki, Station der Bahnlinie Charkow-Liski a/S.; von Marmyski, Station der Kursk-Woroneshbahn, nach Livny, Station der Werchowje-Livnybahn; von Lgow, Station der Kursk-Kiewbahn, nach Brjänsk, Station der Orel-Witeskbahn, die alle auf die grosse Linie Zarizyn-Riga münden, eröffnet werden. Nun ist allerdings auch die Möglichkeit der Erbauung eines zweiten Geleises vorhanden und erwogen worden, doch ist dem Projekte der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft der Vorzug gegeben worden, weil dadurch gleichzeitig zwischen die gegenwärtig in einer Entfernung von 175 Werst parallel zu einander laufenden Bahnen Jeletz-Smolensk und Rschew-Wjäsma eine neue Bahn eingeschaltet wird, die dann zum Theil auch neue Gebiete erschliessen würde. Unvermeidlich blieb allerdings die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen von Smolensk bis Dwinsk (die Linie Riga-Dwinsk ist zweigeleisig erbaut) und ebenso von Dwinsk bis Libau, damit die Güter den Hafenplätzen regelmässig und ohne Aufenthalt zugeführt werden können. Der Kostenanschlag beläuft sich auf 30000000 R.

5. Neben diesen grösseren Projekten ist noch zu berichten, dass der Moskau-Kiew-Woronesh Eisenbahn gestattet ist, unter Vergrösserung des für den Bau erforderlichen Obligationenkapitals, eine schmalspurige Eisenbahn von der Station Opotschewka der Kiew-Woroneshlinie bis zum Dorfe Kolpna (Länge 24 Werst) zu bauen. Die Baukosten sind auf 1089000 R. veranschlagt. Diese Bahn wird das Centrum des fruchtbaren Maloarchangelsker Kreises mit dem allgemeinen Eisenbahnnetz verbinden.

6. Endlich ist der „Moskauer Gesellschaft für Sekundärbahnen in Russland" die Genehmigung ertheilt worden, eine schmalspurige Sekundärbahn von dem linken Ufer der Oka bei der Stadt Rjäsan nach dem Dorfe Tuma (Länge 82 Werst) zu bauen, wodurch fruchtreiche Landstriche an das allgemeine Eisenbahnnetz angeschlossen werden.

Man sieht auch aus dieser Zusammenstellung, dass die Erkenntniss, dass noch sehr viel zu thun ist, die maassgebenden Kreise in unserem Nachbarstaate zu regem Schaffen treibt. Bleibt Russland der Segen des Friedens erhalten, so werden aller Voraussicht nach die Maschen des Eisenbahnnetzes sich sehr bald merklich verengen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Strecke Redel Lutzig der Neubaustrecke Schivelbein-Polzin. Am 17. d. Mts. wird von der Neubaustrecke Schivelbein-Polzin, welche nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 eingerichtet ist, die weitere Theilstrecke Redel-Lutzig für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet. Mit demselben Tage wird die an dieser Strecke liegende Haltestelle Lutzig in die Tarife für die Gruppen und Gruppenwechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der Oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahn-Viehtarif aufgenommen. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Ueber die Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im März 1897. (539)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Wegen Dammrutschungen wurde der Gesammtverkehr bis auf weiteres auf folgenden Strecken eingestellt:
Itzkany-Suczawa am 5./3.,
Podwysokie-Krzywe am 7./3. und
Ostrów-Berczowica-Kopyczynce am 11./3. l. J.

Wien, am 15. März 1897. (540)

Schweizerische Nordostbahn. Unter Hinweis auf § 14, Ziffer 3b des Deutschen, sowie des Deutsch-Italienischen Wagen-Uebereinkommens bringen wir Ihnen zur allgemeinen Kenntniss, dass infolge eines ausgebrochenen Angestellten-Ausstandes am 12. und 13. März d. J. der Betrieb und damit auch der Wagenlauf auf unseren sämmtlichen Strecken unterbrochen war.

Zürich, den 16. März 1897. (541)
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. April 1897 bezw. 15. Mai für Tariferhöhungen gelangen im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande Theil II, Heft 3 (früher Heft 4) geänderte Frachtsätze für frisches Obst von Cormons und Görz nach Berlin, Breslau, Beuthen, Gleiwitz, Kattowitz, Posen und Ratibor bei Aufgabe als Stückgut oder bei Frachtzahlung von mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zur Einführung, durch welche die seit 1. Mai 1896 bestehenden Frachtsätze zur Aufhebung kommen. Ueber die Höhe der neuen Sätze etc. ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen sowie die obengenannten Stationen Auskunft.

Breslau, den 15. März 1897. (542)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-Hessischer Güterverkehr. Am 1. April 1897 tritt unter vorstehender Bezeichnung ein neuer Tarif in Kraft, welcher Entfernungen und Frachtsätze enthält für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Altona nebst der Kreis-Oldenburger Eisenbahn, Hannover nebst der Farge-Vegesacker und Hoyaer Eisenbahn, und Münster einerseits, und Cassel nebst der Ilmebahn, Frankfurt a/M. nebst der Cronberger und Kerkerbachbahn, und Mainz andererseits. Neben wesentlichen Frachtermässigungen treten durch diesen Tarif einzelne Frachterhöhungen ein, über welche das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung auf Anfordern Auskunft ertheilt.

Die Frachterhöhungen werden erst vom 15. Mai 1897 ab gültig.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:

1. der Gruppenwechseltarif IV/VI für den Nordwestdeutsch-Hessischen Güterverkehr vom 1. April 1895,
2. der Gruppenwechseltarif IV/VIII für den Nordwestdeutsch-Linksrheinischen Güterverkehr vom 1. April 1895,
3. der Tarif für den Nordwestdeutsch-Oberhessischen Güterverkehr vom 1. Juli 1896,
4. der Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Oberhessischen Güterverkehr vom 1. November 1896,
5. der Gütertarif für den Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Verband — Heft 1 — vom 1. Juni 1896,
6. der Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband — Heft CII — vom 1. April 1890,
7. der Gütertarif für den Westdeutschen Verband — Heft 1 — vom 1. September 1890,

sämmtlich bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Bestimmungen und Frachtsätze in dem vorliegenden Tarife enthalten sind.

Der Tarif ist durch Vermittelung der

betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Cassel, den 14. März 1897. (543)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. treten in Kraft:

1. Theil II, Gemeinschaftliches Heft, enthaltend besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger für den Güterverkehr;
2. Theil II, Heft 2, enthaltend neue sowie theilweise erhöhte Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen) einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen sowie den Stationen Eutritzsch, Gera (Renss), Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen andererseits.

Hierdurch werden aufgehoben: die besonderen Bestimmungen und Frachtsätze der Hefte 3, 4 und 5 des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892, der Hefte 1 und 2 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1892, des Heftes 4 desselben Verbandes vom 1. Mai 1896 und der Ausnahmetarif 37 im Nachtrag XX zu Heft 2 des Bayerisch-Sächsischen Gütertarifs und zwar insoweit das neue Heft 2 des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes direkte Frachtsätze enthält.

Im wesentlichen bleiben darnach bestehen die Ausnahmetarife für Getreide, Kleie und Holz der Hefte 3 und 4 des Sächsisch-Oesterreichischen und der Hefte 1, 2 und 4 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandes, sowie die sämmtlichen Tarifsätze der letztgenannten Tarifhefte für die in Mähren, Nieder- und Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnthen und Salzburg gelegenen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Abzüge der neuen Tarifhefte sind vom 17. April d. J. ab bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich, bis dahin ertheilt unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Dresden, den 17. März 1897. (544)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr. Der vom 1. September 1893 ab gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz — früher Breslau — nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen tritt mit Ende April d. J. ausser Kraft.

Kattowitz, den 15. März 1897. (545)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. Am 1. April d. J. gelangt an Stelle des bisherigen Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifs vom 1. April 1895, welcher vollständig aufgehoben wird, ein neuer Tarif zur Ausgabe. Die eintretenden Erhöhungen gelten erst vom 1. Mai d. J. ab. Ausser dem bisherigen Inhalte des Tarifs bringt die Neuauflage unter den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger ein Verzeichniss derjenigen Stationen, auf welchen die Annahme und Auslieferung schwerwiegender Fahrzeuge ausgeschlossen ist. Die Entfernungen sind unter Berücksichtigung der infolge Eröffnung der Abkürzungsstrecken Rixdorf-Nieder-Schöneweide-Johannisthal und derjenigen zwischen Schoppinitz R. O. U. E. und Myslowitz eintretenden Abkürzungen und der durch die Breslauer Umgehungsbahn bedingten Aenderungen neu berechnet worden. Die Linien der Breslauer Umgehungsbahn bringen sowohl Erhöhungen als Abkürzungen in den Entfernungen mit sich. Die Haltestelle Blasdorf hat im neuen Tarif den wirklichen, um 4 bis 5 km ermässigten Entfernungen erhalten. Infolge der allgemeinen Entfernungsverschiebung wurde auch die Umrechnung einzelner Ausnahmetarife erforderlich. Zu diesen gehören die Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 5a für gebrannte Steine, 5b für Pflastersteine, 6a für Braunkohlen, 7 für Eisenerze, 8 für Giesserei-Roheisen, 9 für Eisen und Stahl, 10 für Getreide etc., B für Spiritus und Sprit, D für Kartoffelstärkefabrikate, E und E I für Eisen und Schiffsbaueisen, N für Rohblei und Rohzink. Bei diesen Ausnahmetarifen treten theils Erhöhungen, theils Ermässigungen ein.

In den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) sind einzelne Brennstoffe und der Artikel Holz, wie im Spezialtarif III genannt, aufgenommen worden. Für Gaskoks kommen die für Rüben geltenden Bestimmungen wegen Frachtberechnung nach dem Ladegewicht zur Anwendung. Der Ausnahmetarif 6a für Braunkohle etc. hat eine erhebliche Erweiterung insofern erfahren, als im Verkehr von den Braunkohlenversandstationen allgemein die Sätze des Rohstofftarifs zur Anwendung kommen, insoweit nicht in der Stationstariftabelle dieses Ausnahmetarifs billigere Sätze angegeben sind. Das Artikelverzeichniss dieses Ausnahmetarifs hat ebenfalls eine Aenderung erfahren. Der Ausnahmetarif 6b für Braunkohlenbrikets in Mengen von mindestens 20000 kg gilt auch für Nasspresssteine. In den Ausnahmetarif D für Kartoffelstärkefabrikate sind nur die neuen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern gültigen Sätze aufgenommen worden. Die bisherigen, allgemein für die Ausfuhr über See geltenden Sätze des bisherigen Ausnahmetarifs D im Haupttarif vom 1. April 1895 bleiben noch bis 1. September d. J. bestehen.

Unter F gelangt ein neuer Ausnahmetarif für Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) von den Schlesischen Versandstationen nach Stettin und Swinemünde zur Einführung. In den Ausnahmetarifen sind diejenigen Stationsverbindungen beseitigt worden, welche seit 1. April 1895 überhaupt keinen Verkehr gehabt haben.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. Abdrücke des neuen Tarifs können vom 25. d. Mts. ab durch die Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 3 ℳ für das Stück bezogen werden. Auskunft ertheilt schon jetzt unser Verkehrsbüreau. (546)

Breslau, den 13. März 1897.

Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Sächsischer Verband. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 5. Februar d. J. wird hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass der am 1. April d. J. in Kraft tretende Nachtrag III zum Schlesisch-Sächsischen Verbandgütertarife vom 20. d. Mts. ab bei den Verkaufsstellen zum Preise von 0,80 ℳ käuflich zu haben ist.

Breslau, den 9. März 1897. (547)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Anhang zum 2 Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr Werrabahn-V. S. B.) vom 1. August 1895. Am 31. Mai d. J. tritt der vorbezeichnete Anhang ausser Kraft.

Die Einführung neuer Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der ehemaligen Werrabahn einerseits und den Vereinigten Schweizerbahnen andererseits wird seinerzeit besonders bekannt gegeben werden.

München, im März 1897. (548)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2. Für den Verkehr zwischen den Stationen Eisenstein und Furth i/W., Bayerische Staatsbahn, einerseits und einzelnen Stationen der Sächsischen und Preussischen Staatsbahnen andererseits treten am 1. Mai d. J. theilweise erhöhte und theilweise ermässigte Frachtsätze für den Klassengutverkehr und im Ausnahmetarife für Güter der Oesterreichischen Stückgutklasse II in Kraft.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilt auf Anfrage unser Verkehrsbüreau.

Dresden, den 16. März 1897. (549)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Ausgabe neuer Tarifnachträge. Am 1. Mai d. J. treten die Nachträge IX zu den Tarifheften 1 und 2, VII zu den Tarifheften 3 und 4 und der Nachtrag VIII zum Tarifheft 5 in Kraft. Die Nachträge IX zu den Heften 1 und 2 enthalten ermässigte, zum Theil aber auch erhöhte Frachtsätze für Klassengüter und verschiedene Ausnahmetarife (ausgenommen 5a und b [Getreide, Kleie] und 6a und b [Holz]) für Aussig, Kralup, Schreckenstein und Prag nebst Vororten. Durch die übrigen Nachträge werden diejenigen Frachtsätze aufgehoben, die in dem gleichzeitig erscheinenden neuen Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Tarifheft 2 enthalten sein werden. Hierzu verweisen wir auf die für den vorbezeichneten neuen Verband am heutigen Tage von uns erlassene Bekanntmachung. Der Nachtrag VIII zum Tarifheft 5 erhält ausserdem noch die seit 20. Dezember vorigen Jahres durch Bekanntmachung eingeführten Frachtsätze, sowie neue Holzfrachtsätze für Kratzau und abgeänderte Sätze für Franzensbad und Voitersreuth im Verkehre mit Wien nebst Vororten.

Abdrücke der Nachträge können vom 16. April d. J. an durch die Verbandsverwaltungen bezogen werden. Bis zu diesem Zeitpunkte gibt unser Verkehrsbüreau über die Frachterhöhungen auf Anfrage Auskunft. (550)

Dresden, am 17. März 1897.

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Gruppen-Gütertarif V. Am 1. April d. J. kommen der Nachtrag 3 zum Heft 1 und der Nachtrag 7 zum Heft 2 des obengenannten Tarifs zur Einführung.

Dieselben enthalten, und zwar

zu dem Heft 1

Aenderungen und Ergänzungen, insbesondere die geänderte Fassung des Umkartirungstarifs;

zu dem Heft 2
ausser bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen, als:
a) Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen aller Art auf den Stationen Dallgow und Lautenthal,
b) Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) durch Aufnahme der Artikel Gaskoks, Holzkohlen, Holzkohlenbrikets, Torf, Torfkohle und Holz des Spezialtarifs III,
c) Einführung der Ausnahmetarife 4c für Rübenerde zum Düngen und 12 für feuchte Stärke und
d) Einführung des anderweiten Ausnahmetarifs 6 für Brennstoffe (Steinkohlen usw. und Braunkohlen usw.)

Bestimmungen über die Milchbeförderung zwischen Längwitz und Ilmenau, sowie zwischen Mäbendorf-Albrechts und Suhl, neue Entfernungen von und nach den Stationen Benkendorf, Cauerwitz, Droyssig, Groitzschen, Holleben-Bauchlitz, Lemnitzhammer, Molau, Osterfeld Regierungsbezirk Merseburg, Schkölen und Weickelsdorf des Direktionsbezirks Erfurt, Grüna, Peissen und Woltersdorf bei Luckenwalde des Direktionsbezirks Halle, Bandau und Uchtspringe des Direktionsbezirks Magdeburg, anderweite ermässigte Entfernungen zwischen mehreren älteren Stationen der Gruppe V und Berichtigungen.

Ferner gelangen infolge Einführung der östlichen Staatsbahntaxen (auf Entfernungen bis 50 km) auf den westlichen Staatsbahnstrecken
a) der Ausnahmetarif 3a für Chlorkalium usw.,
b) die Sätze des Ausnahmetarifs 5b für gebrannte Steine von Gross-Behnitz und Rathenow nach Dallgow,
c) mehrere Frachtsätze der Ausnahmetarife,
5c) für gebrannte Steine und 5d für gebrannte Mauersteine

zur Aufhebung. Aus dem gleichen Anlass gelten die Ausnahmetarife 5f für Basalt-Pflastersteine und 5g für Basaltschotter im Verkehr von der Station Salzungen künftig erst bei Entfernungen von 51 km ab.

Abzüge der Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Magdeburg, den 15. März 1897. (551)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Das von der vormaligen Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn am 1. Januar 1883 eingeführte Reglement für Holzeinlagerung mit Frachtausgleichung wird am 1. Mai d. J. ohne Ersatz aufgehoben.

Mainz, den 15. März 1897. (552)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1 April 1897 wird ein Tarifnachtrag herausgegeben. Derselbe enthält ausser anderweit bereits bekannt gemachten Aenderungen und Ergänzungen die Aufnahme der Bayerischen Stationen Pirching und Hergensweiler, des Ausnahmetarifs 12 für feuchte Stärke usw., sowie einige Berichtigungen, welche, soweit sie mit Erhöhungen verbunden sind, erst mit dem 1. Mai in Kraft treten. Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 25. d. Mts. ab in den Verbandsstationen eingesehen, oder käuflich bezogen werden.

Hannover, den 16. März 1897. (553)
Königliche Eisenbahndirektion.

Infolge Gewährung der Sätze des Rohstofftarifs für Brennstoffe werden am 1. April d. J. neue Ausnahmetarife für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche sowie Steinkohlenbrikets, ferner Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine) in Sendungen von mindestens 10000 kg im Gruppentarif IV (Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster), sowie in den Gütertarifen für den Berlin-Stettin-Nordwestdeutschen, Nordwestdeutsch-Mitteldeutschen, Oldenburg-Mitteldeutsch und Altonaer, Oldenburg - Nordwestdeutsch und Hessischen und Oldenburg-Ostdeutsch - Berlin - Stettiner Verkehr — unter theilweiser Aufhebung der bisherigen gleichartigen Ausnahmetarife — zur Einführung gelangen.

Der Frachtberechnung nach den neuen Brennstofftarifen, sei es, dass sie lediglich Sätze des Rohstofftarifs oder auch ältere Ausnahmesätze enthalten, wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Maassgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet wird. Ausgeschlossen von dieser Berechnungsweise bleiben unverpackte Braunkohlenkoks (Grudekoks).

Soweit ältere Ausnahmetarife oder einzelne Ausnahmesätze auf die Sätze des Rohstofftarifs erhöht werden oder ohne Ersatz zur Aufhebung gelangen, werden die Tariferhöhungen erst zum 1. Oktober 1897 durchgeführt. Bis dahin bleiben die jetzt geltenden niedrigeren Ausnahmefrachtsätze und ihre Anwendungsbedingungen in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Hannover, den 15. März 1897. (554)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch Oldenburgischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt — unter Aufhebung der seitherigen Tarife für Einzelsendungen vom 1. Oktober 1888 und für Sendungen von mindestens 45000 kg zum Ortsverbrauch bezw. zur überseeischen Ausfuhr usw. vom 1. Juli 1890 und vom 1. Januar 1888 — ein neuer Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlenversandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie für überseeische Eisenerze und Eisenschlacken von den Oldenburgischen Hafenstationen nach den betreffenden Kohlenversandstationen in Kraft.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 40 ₰ das Stück zu haben.

Essen, den 15. März 1897. (555)
Königliche Eisenbahndirektion.

Triest-Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr; Triest Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband. A e n d e r u n g d e r B e s t i m m u n g e n f ü r T r a n s p o r t e v o n F l ü s s i g k e i t e n i n K e s s e l - u n d a n d e r e n G e f ä s s w a g e n. Die in den Verbands-Gütertarif-Theilen II enthaltenen Ergänzungsbestimmungen zu § 24 der allgemeinen Tarifvorschriften der Abtheilung B des Gütertarifs Theil I, betreffend Transporte von Flüssigkeiten in Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) und anderen Gefässwagen, treten mit 31. März 1897 ausser Kraft.

Vom 1. April 1897 gelten für den Transport von Flüssigkeiten in Kesselwagen die einschlägigen Vorschriften des mit dem gleichen Tage in Kraft tretenden Nachtrags II zum Tarife, Theil I Abth. B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Wien, am 16. März 1897. (556)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Steintransporte von Wismar nach Pozsony. Mit Gültigkeit vom 1. April a. c. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1897 gelangt für Steine des Spezialtarifes III bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief v o n der Station W i s m a r der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn n a c h P o z s o n y der direkte Frachtsatz von 240 ₰ pro 100 kg im Kartirungswege zur Einführung.

Wien, am 16. März 1897. (557)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für B a u m a t e r i a l i e n in ganzen Wagenladungen, die zum Bau des Nordböhmischen Gewerbemuseums in Reichenberg bestimmt sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

50 % Frachtermässigung von den offiziellen Frachtsätzen rücksichtlich der Strecken der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. mit der Maassgabe, dass mindestens ein Einheitssatz von 0,1 kr. pro 100 kg und 1 km für die Transportstrecke verbleibt.

Wien, am 15. März 1897. (558)
Oesterreich. Nordwestbahn.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Mit dem 1. Mai 1897 tritt an Stelle des Tarifs für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck im Nord-Ostseeverbande vom 1. April 1889 nebst Nachträgen I—IV und des von dem gleichen Zeitpunkte ab gültigen Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona und Uetersen, Station der Uetersener Eisenbahngesellschaft, ein neuer, vollständig umgerechneter Tarif in Kraft.

Durch denselben wird — abgesehen von der Aufhebung einiger nicht benutzbarer Tarifsätze — im allgemeinen eine Ermässigung der z. Zt. bestehenden Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze herbeigeführt; indess treten auch einzelne durch Annahme der normalen Preussischen und Mecklenburgischen Staatsbahntaxen für sämmtliche im Tarif enthaltenen Preussischen und Mecklenburgischen Staatsbahnstrecken, sowie durch Entfernungsverschiebungen nothwendig gewordene Preiserhöhungen ein.

Bei letzteren handelt es sich jedoch nur um unwesentliche Beträge.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen bis zur Herausgabe des Tarifs die Tarif- oder

Verkehrsbüreaus der einzelnen Verwaltungen.

Altona, den 17. März 1897. (559)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. An Stelle des Tarifs für den direkten Personen- und Gepäckverkehr vom 1./13. Dezember 1894 alten/neuen Stils tritt am 19. April alten/1. Mai neuen Stils ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben werden folgende Aenderungen herbeigeführt:

1. Die nachstehend verzeichneten Tarife werden vom 1. Mai d. J. aufgehoben und mit dem Tarif für den Deutsch-Russischen Verbandsverkehr vereinigt.
   a) der Anhang zu dem Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbands vom 1./13. Dezember 1894 alten/neuen Stils,
   b) der Tarif für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona und Hannover einerseits und Stationen der Ostpreussischen Südbahn sowie der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn andererseits vom 1. Juni 1890,
   c) der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Russischen Stationen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Berlin andererseits über Sosnowice vom 1./13. Dezember 1894 alten/neuen Stils,
   d) der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und des Direktionsbezirks Erfurt einerseits und Warschau andererseits vom 1. Oktober 1889,
   e) der Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen Danzig Hauptbahnhof, Zoppot und Königsberg einerseits und der Station Warschau andererseits über Mlawa vom 16./28. Mai 1895 alten/neuen Stils, nebst Nachtrag I.

   Ausgenommen hiervon sind die in dem unter b) erwähnten Tarife enthaltenen beiden Verkehrsbeziehungen: Prostken-Hamburg und Prostken-Bremen, welche in den Tarif für die direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Danzig, Königsberg i/Pr., Posen und Stettin einerseits und Stationen der Ostpreussischen Südbahn andererseits vom 1. April 1890 aufgenommen werden.
2. Die Kurierzug-Zuschläge für die Russischen Strecken, welche bisher Russischerseits durch Verabfolgung von Zuschlagskarten erhoben wurden, sind in die Personenfahrpreise eingerechnet.
3. Für den gesammten Deutsch-Russischen Verbandsverkehr werden Personenzug - Fahrkarten II. und III. Klasse eingeführt.
4. Im Verkehr mit Stationen der Warschau-Wiener Bahn und Station Moskau der Moskau-Brester Eisenbahn werden Fahrkarten I. bis III. Klasse ausgegeben werden, welche Deutscherseits für Schnellzüge, Russischerseits für Personenzüge gelten.
5. Im Verkehr über Berlin haben die Reisenden für die Ueberführung von dem Ankunfts- nach dem Abfahrtsbahnhof in Berlin, soweit nicht die Beförderung über die Stadtbahn erfolgt, selbst zu sorgen. Auf Verlangen können die Reisenden jedoch den bahnseitig gestellten Omnibus benutzen. Für diesen Fall ist vor Ankunft in Berlin von dem Zugführer eine besondere Omnibuskarte zu lösen.

   Das direkt über Berlin abgefertigte Reisegepäck wird in Berlin nach wie vor bahnseitig, und zwar je nach dem gewählten Wege entweder mit der Stadtbahn oder mit dem Omnibus überführt.
6. Ausserdem enthält der neue Tarif Ergänzungen, Berichtigungen, einzelne geringfügige Tariferhöhungen und die Aufnahme neuer Verkehrsbeziehungen.

Näheres hierüber ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 12. März 1897. (560)

Die geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbands.

Durch den Umbau des Bahnhofs Harburg H treten Aenderungen in den Entfernungen mit den Nachbarstationen Meckelfeld, Hittfeld, Harburg U. E. und Wilhelmsburg ein. Zu dem Tage der Eröffnung dieses Bahnhofs — voraussichtlich am 1. Mai d. J. — werden daher andere Tarifsätze eingeführt, die sich zum Theil ermässigen, zum Theil aber erhöhen. Die Erhöhungen, die für einfache Fahrkarten 0,05—0,10 ℳ, für Rückfahrkarten 0,10—0,20 ℳ, für Militärfahrkarten und Hundekarten 0,10 ℳ und für die Gepäckfracht 0,01 ℳ für 10 kg betragen, betreffen die zwischen Harburg H einerseits und Wilhelmsburg, Hamburg H und darüber hinaus liegenden Stationen des Direktionsbezirks Altona andererseits bestehenden Tarifsätze.

Nähere Auskunft ertheilt die unterzeichnete Direktion.

Hannover, im März 1897. (561)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich auch für die Königliche Eisenbahndirektion Altona.

Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr. Vom 1. April d. J. ab erfolgt für den Verkehr zwischen Breslau O. S. Bhf. einerseits und den diesseitigen Stationen Berlinchen, Glasow, Lippehne, Neudamm, Pyritz und Soldin andererseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 16. März 1897. (562)

Direktion der Stargard Cüstriner Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Wasserbehälters etc. von 50 cbm nutzbarem Inhalt soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnung und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eines Wasserbehälters für Bahnhof Vienenburg“

versehen zu dem auf

Mittwoch, den 31. März 1897, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermine einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 10 Tagen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, im März 1897. (563)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Wir beabsichtigen etwa

486 t alte Eisenschienen,
65 „ alte Laschen,
40 „ alte Weichentheile,
45 „ altes Oberbauschrott,

sowie die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als Schweiss- und Flusseisen, Dreh- und Hobelspäne von Eisen und Stahl, Radreifen, Eisenblech, Gusseisen, Federstahl usw. an den Meistbietenden zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Oberbaumaterialien - Büreau Rosenstrasse Nr. 28 hierselbst eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien“ bis zum 5. April d. J. an uns einzureichen.

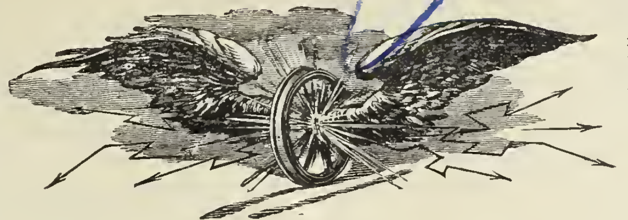
Oldenburg, den 16. März 1897. (564)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8

Nr. 24. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 24. März 1897.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 24. März 1897.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Inhalt:

Die Berathungen und Beschlüsse des Internationalen Eisenbahnkongresses in London.

(Schluss aus Nr. 23.)

Fünfte Sektion.

Frage XVIII: Die Betriebsverpachtung der Nebenbahnen. Das Referat über diese wichtige Frage erstattete de Burlett, Generaldirektor der „Société nationale belge des chemins de fer vicinaux." Der Bericht gab zu einer ziemlich langen und interessanten Diskussion Veranlassung, die sich hauptsächlich um die Wahl einer geeigneten Formel zur Bestimmung des Betriebspachtes drehte. Nach den seinerzeit dem Berichterstatter und in jüngster Zeit auch der Sektion zugekommenen Mittheilungen findet eine Verpachtung des Betriebes von Nebenbahnen in sehr grossem Umfange wohl nur in Belgien statt; in Oesterreich und Ungarn begegnet man ihr nicht selten; in Frankreich überlassen in gewissen Fällen die Hauptbahnen den Betrieb der in ihr Netz eingefügten Nebenbahnen an besondere Pächter; in neuerer Zeit verpachten auch einzelne Departements den Betrieb der von ihnen erbauten Nebenbahnen. In den Niederlanden, in Italien, in Russland, in der Schweiz und in England kommen Betriebsverpachtungen nur vereinzelt vor.

Die Pachtbedingnisse sind in den einzelnen Ländern, je nach den örtlichen Verhältnissen, der Gesetzgebung, den administrativen Eigenthümlichkeiten usw., sehr verschieden. Es lassen sich hierüber keine absoluten und gleichförmigen Regeln aufstellen. Auf dem Kongresse in Paris wurde die Aeusserung abgegeben, dass der Pachtvertrag den Eigenthümer und den Betriebführenden der Lokalbahn zu Verbündeten machen soll, von denen jeder im gleichen Maasse an der Steigerung des Verkehrs und der Einnahmen interessirt erscheint. Dieser Aeusserung wurde auch auf dem Kongresse in London von allen Delegirten neuerlich beigepflichtet. Bezüglich der einzelnen Bestimmungen der Pachtverträge gelangte die Versammlung auf Grund des Berichtes und der gepflogenen Erörterungen zu folgenden Beschlüssen:

Es ist wünschenswerth, dass das Betriebsmaterial vom Pächter beigestellt werde, abgesehen von besonderen Fällen, wo dieser Vorgang offenkundig nicht beobachtet werden kann; in den Verträgen dürfen entsprechende Bestimmungen bezüglich der Uebernahme der Fahrbetriebsmittel bei Auflösung des Kontraktes nicht fehlen. Das System, wonach der Betriebführende einzig auf Grund der geleisteten Zugkilometer entschädigt wird, scheint zu gewissen Unannehmlichkeiten zu führen; es empfiehlt sich nur dann, wenn zugleich eine Höchstleistung an Zugkilometer festgesetzt wird, über welche hinaus eine Erhöhung der Betriebskostenentschädigung nicht mehr stattfindet. Aehnlich liegen die Verhältnisse, wenn der Vertrag auf dem Ersatz der Betriebskosten aufgebaut ist; in diesem Falle ist es geboten, den Betriebführenden progressiv an dem Reinerträgnisse theil-

nehmen zu lassen, indem man ihm — zum Beispiel — eine Ersparnissprämie über ein Maximum der Betriebskosten gewährt.

Jene Methode, welche dem Betriebführenden einen Theil der Bruttoeinnahme als Entschädigung zuerkennt, hat bisher noch durchweg befriedigende Ergebnisse geliefert, gleichgültig ob diesem Theil der Bruttoeinnahme noch ein fester Betrag hinzugefügt wird oder nicht. Es werden hierbei verschiedene Vorgänge beobachtet; entweder wird für die Einnahmen aus dem Personen- und dem Güterverkehr derselbe Koeffizient angenommen oder für die ersteren ein anderer als für die letzteren gewählt; oft fügt man auch der Formel eine besondere Entlohnung für die Zahl der geleisteten Personenkilometer, Tonnenkilometer oder Zugkilometer bei.

Die Beschlüsse der Sektion wurden von der Vollversammlung des Kongresses ohne Debatte genehmigt.

Frage XIX: Situirung der Heizhäuser bei Nebenbahnen. In seinem Berichte weist Direktor Terzi von der Eisenbahn Suzzara-Ferrara darauf hin, dass es ganz unzulässig erscheint, für die Wahl der Lokomotiv-Hauptstation bei Nebenbahnen eine Regel aufzustellen, die in allen Fällen befolgt werden kann. Die örtlichen Verhältnisse bleiben bei dieser Frage von einschneidender Bedeutung. Immerhin aber mag betont werden, dass es vortheilhaft ist, als Lokomotiv-Hauptstation die in Rücksicht auf die Abwickelung des gesammten Zugverkehrs wichtigste Station der Lokalbahn zu wählen, weil die Nothwendigkeit besteht, in dieser Station die grösste Anzahl der Lokomotiven zu konzentriren, um die erforderlichen Verschiebungen anstandslos durchführen, gegebenen Falls auch aussergewöhnliche Züge einleiten zu können, und weil die Anlage der Reparaturwerkstätten, die Beschaffung der Verbrauchsmaterialien, die Heranziehung von Arbeitern, die Ueberwachung des Dienstes usw. hier leichter und besser bewirkt werden können. Die Wahl der Lokomotiv-Hauptstation muss — also schliesst Terzi — auf Grund eingehender Erwägungen aller obwaltenden Verhältnisse und strenger Prüfung der Vortheile der einen Anordnung gegenüber der anderen erfolgen, nur in solcher Weise wird man dieselbe zweckmässig treffen können.

Burlet, Campiglio, Plocq und Haines schliessen sich den Aeusserungen des Berichterstatters an. Ersterer betont die grosse Wichtigkeit der Richtung des ersten Morgenzuges und erwähnt aus seinen Erfahrungen bei den Belgischen Vizinalbahnen mehrere Fälle, wo sich die Verlegung der Heizhäuser und Werkstätten nothwendig erwies, um lästige Betriebserschwernisse zu beseitigen. Plocq bemerkt u. a., dass sich bei den Lokalbahnen im Norden Frankreichs die grössten Schwierigkeiten aus den Zuganschlüssen ergeben, indem einige der Lokalbahnen die Linien der Nordbahn in vier verschiedenen Punkten kreuzen bezw. an sie anschliessen. Von anderer Seite wurde noch darauf hingewiesen, dass die Lokomotiv-Hauptstationen und die Reparaturwerkstätten nicht unbedingt an demselben Stationsorte gelegen sein müssen.

Die Beschlüsse der Sektion und des Kongresses decken sich vollständig mit den Schlussworten des Berichterstatters.

Frage XX: Die Bremsen bei Nebenbahnen. Als Referent für diese gewiss hervorragend wichtige Frage fungirte der Betriebschef der „Société générale des chemins de fer économiques en France“, Ingenieur Plocq. Derselbe suchte zunächst die Grenzen für den Begriff Nebenbahnen, die sich im allgemeinen nur sehr schwer mit Genauigkeit von den grossen Eisenbahnen scheiden lassen, wenigstens im Hinblick auf die Erörterung der hier vorliegenden Frage festzusetzen. Er rechnet sonach zu den Nebenbahnen die zusammenhängenden mit schmaler Spur ausgeführten Bahnnetze gewisser Länder, die Strassenbahnen und die schmal- oder normalspurig erbauten Zweiglinien der Hauptbahnen. Die Bremsen, welche auf diesen Nebenbahnen zur Anwendung gelangen, sind verschiedenartige; zumeist wird von den bei Hauptbahnen angewandten Systemen, nämlich von den Handbremsen und von den durchgehenden Bremsen Gebrauch gemacht. Als besondere, bei Nebenbahnen vorkommende Bremsen erwähnt Plocq die Friktionsbremse Heberlein und die Bremse von Bode, welche durch die Zusammenpressung der Buffer bethätigt wird. Im übrigen glaubt er, dass sich eine allgemeine Angabe über die beste Lösung der Bremsenfrage bei Nebenbahnen derzeit nicht geben lasse.

Dieser letzteren Aeusserung traten mehrere Delegirte entgegen, indem sie meinten, dass es interessant und wichtig sei, die besonderen Bedingungen zu prüfen, welche aus dem Betriebe mit gemischten Zügen, aus dem Vorkommen starker Gefälle, aus der Benutzung von Landstrassen, aus der Abwesenheit von Bahneinfriedungen, Bahnschranken und Signalen bei manchen Nebenbahnen für die Wahl des Bremssystems resultiren können. Für mässige Fahrgeschwindigkeiten ist die Schraubenbremse — nach der Ansicht vieler Delegirter — vollkommen ausreichend; nur wenn die Geschwindigkeit gewisse Grenzen überschreitet, empfehlen sich durchgehende Bremsen; auf Linien mit starken Neigungen wären letztere unbedingt selbstthätig zu gestalten.

Burlet erinnert an die Fortschritte auf diesem Gebiete seit der letzten Erörterung der Bremsenfrage auf dem Eisenbahnkongresse; namentlich hätten die durchgehenden Bremsen sich in ausgedehntem Maasse verbreitet. In Belgien besteht die Vorschrift, dass das Anhalten des Zuges stets auf eine bestimmte Distanz durch den Lokomotivführer allein möglich sein muss. Amoretti erklärt sich gegen eine allzu weit gehende Bevorzugung der durchgehenden Bremsen; ihre Beschaffung ist sehr kostspielig; ihr Erfolg ist nicht immer unzweifelhaft; selbst auf Strassenbahnen hat ihre Anwendung durchaus nicht immer zur Verminderung der Unfälle geführt, wenigstens nicht in dem Maasse, als man zu erwarten berechtigt war. Die Erziehung des Publikums und der Wagenführer sei in Bezug auf die Betriebssicherheit ein weit wichtigerer Faktor.

Wenn auch die ferneren Verhandlungen sehr werthvolle Aufschlüsse über den Betrieb der Nebenbahnen in Italien, England, Belgien, Irland und Frankreich brachten, so lag ihr Tenor doch in dem Widerspruch der Mehrzahl der Delegirten gegen die beantragte Annahme eines mehr oder weniger allgemeine Regeln aufstellenden Beschlusses, indem diese Abgeordneten von der nicht ganz unberechtigten Anschauung ausgingen, dass ein solcher Vorgang die sehr schwere Unannehmlichkeit zur Folge haben könnte, die Verwaltungen von Nebenbahnen zu Ausgaben zu zwingen, welche vielleicht nicht immer nutzbringend wären, jedenfalls aber in direktem Widerspruche mit der Förderung grösster Sparsamkeit im Bau und Betrieb ständen. In diesem Sinne lautet denn auch der Beschluss des Kongresses folgendermaassen: „Die Frage der Oekonomie muss in der Anlage und in dem Betriebe der Eisenbahnen mit schwachem Verkehre unbedingt die vorherrschende sein. Sie bleibt die wesentliche Bedingung ihrer Entwickelung, während die Verhältnisse, unter denen sie gebaut und betrieben werden, sehr veränderliche sind. Es ist daher unmöglich, eine bestimmte Vorschrift bezüglich der bei Nebenbahnen anzuwendenden Bremssysteme aufzustellen. Diese Frage und ihre Lösung richten sich vollständig nach den lokalen Umständen.“

Hiermit waren die Aufgaben des Kongresses erschöpft. So gedrängt auch unsere Berichte gehalten waren, so dürften sie doch den Lesern die Ueberzeugung beigebracht haben, dass die Verhandlungen des Kongresses ein reiches, werthvolles Material bieten und unsere eingangs ausgesprochene Anschauung über die Bedeutung der dem Kongresse vorliegenden Abhandlungen und der von einzelnen Delegirten mündlich gemachten Mittheilungen in jeder Beziehung wohlbegründet ist. Um so lebhafter bleibt aber das Bedauern, dass die Publikationen des Kongresses nur in Englischer und Französischer Sprache erfolgen und mithin einem weiten Kreise von Fachleuten mehr oder weniger unzugänglich bleiben. Eine wenigstens theilweise Ausgabe in Deutscher Sprache wird sich — wir glauben nicht zu optimistisch zu sein, indem wir dies aussprechen — früher oder später als eine selbstverständliche Nothwendigkeit ergeben.

B.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Preussischer Staatsbahn-Wagenverband. Die Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion in Mainz wird — nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg — am 1. April d. J. dem Preussischen Staatsbahn-Wagenverbande als Mitglied beitreten.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Köln. Am 1. April d. J. wird die zwischen Stolberg und Rothe Erde gelegene Haltestelle Eilendorf für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Köln S. 208 Inser.-Nr. 568 d. Ztg.).

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Die Station Ringsheim (bisherige Personen-Haltestelle) wird am 1. April d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Mlatz der Linie Pilsen-Dux wird am 1. April d. J. auch für den Frachtverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 969 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände, Raddrücke und Lademaasse (abgesandt am 19. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Kilometerhefte, Reform der Personentarife.

In der Sitzung des Preussischen Abgeordnetenhauses vom 10. d. Mts. beantragte der Abg. Böttinger bei der Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung die Petition der Bergischen Handelskammer zu Lennep um Einführung von Kilometerheften nach Badischem Muster auf den Preussischen Staatseisenbahnen der Regierung als Material zu überweisen, während die Budgetkommission Uebergang zur Tagesordnung vorschlägt.

Zu dem Gegenstande äusserte sich der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen wie folgt:

Ich habe mich bezüglich der Personentarife wiederholt schon dahin ausgesprochen, dass auch ich den jetzigen Zustand, in dem sich das Personentarifwesen und das Personenbeförderungswesen befindet, keineswegs als einen auf die Dauer haltbaren bezeichnen kann. Ich habe nur geleugnet, dass zur Zeit ein so dringendes Bedürfniss dafür vorliege, mit der Reform vorzugehen, um selbst ohne Rücksicht auf die einschneidende Beeinflussung der Finanzlagen des Staates und unter Beiseiteschiebung des Weiterausbaues der Gütertarife sofort an diese Aufgabe heranzutreten.

Der Antrag des Herrn Abg. Böttinger ist, wie er ihn bezeichnet, eine Vereinfachung, — wie ich ihn bezeichnen möchte, eine Vermehrung der Buntscheckigkeit unseres Personentarifwesens. Es wird eben eine neue Form wieder eingeführt neben den alten, die bisher bestanden haben, und zwar eine Form, die auf einem Umwege das erreicht, was man mit dem einfachen Billet sofort erreichen kann. Anstatt an den Schalter zu gehen und sich eine Karte zu fordern von Lennep nach Berlin, geht man an den Schalter mit einem Kilometerheft, der Schalterbeamte schlägt nach, wieviel Kilometer von Lennep nach Berlin vorhanden sind, gibt sich ans Rechnen, schreibt die Kilometerzahl ein und entwerthet den entsprechenden Theil des Heftes. Sehr viel einfacher ist: man gibt aus dem Schalterbestande das Billet Berlin-Lennep hin und lässt sich den Preis dafür bezahlen. Die ganze Wohlthat liegt einfach darin, dass man allerdings etwas weniger bezahlt.

Nun bin ich ja durchaus der Meinung und stimme in diesem einen Punkte mit dem Herrn Abg. Broemel in seinen gestrigen Ausführungen überein, dass sich eine Vereinfachung des Personentarifsystems ohne eine Ermässigung überhaupt gar nicht durchführen lässt. Auch das Projekt, das mein Herr Amtsvorgänger im Jahre 1889 aufgestellt hat, und welches der Verein „Zonentarif“ zu meiner grössten Verwunderung nun zu dem seinigen gemacht hat unter Hinzufügung einer Fernzone, im übrigen aber unter Beibehaltung derselben Sätze, sah eine erhebliche Ermässigung vor. Das war auch gar nicht anders möglich; denn wenn man die IV. Klasse beseitigt, kann man natürlicherweise in der III. Klasse nicht mehr erheben, als man früher in der IV. Klasse erhoben hat. Wenn man aber die III. Klasse auf 2 ₰ bringt, so kann man nicht mehr zu 6 ₰ in der II. und nicht zu 8 ₰ in der I. Klasse fahren, es würde also ermässigt auf 2, 4 und 6 ₰. Wenn man die Rückfahrkarten aufhebt und die Rundreisehefte und die Sommerkarten und die Bäderkarten, und wie sie alle heissen mögen, was ich auch für sehr nützlich und zweckmässig halte, kann man allerdings den Ausfall, der sich dadurch für das reisende Publikum ergibt, nicht ignoriren, sondern man muss die Einzelfahrten entsprechend ermässigen.

Nach sehr sorgfältigen Berechnungen, die damals angestellt worden sind, hat sich dieses Reformprojekt auf ein Risiko von 35 Millionen gestellt. Nach dem heutigen Stande des Personenverkehrs würden die 35 Millionen sich auf 45 Millionen in minimo erhöhen. Das ist ja unzweifelhaft, dass von diesem Risiko in absehbarer Zeit ein nicht unerheblicher Theil wieder durch Vermehrung des Verkehrs eingebracht werden würde. Es entzieht sich allerdings vollständig der Feststellung, wieviel von der Mehreinnahme der folgenden Jahre auf die allgemeine Vermehrung des Verkehrs zu rechnen und wieviel darauf zu rechnen wäre, dass durch die Ermässigung der Preise quantitativ ein grösseres Eisenbahnpublikum mobil geworden ist. Aber bei uns liegen die Verhältnisse nicht so, wie sie in Ungarn lagen, wie sie in Russland liegen, dass wir noch grosse Massen in rascher Folge mobil machen können. Unsere Verkehrsentwickelung ist bereits eine so dichte, dass das nicht zu erwarten ist.

Auch die Kilometerhefte in Baden haben das nicht zustande gebracht. Nach den Ermittelungen, die ich in meiner Eigenschaft als Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen habe anstellen lassen, ist das nicht der Fall gewesen.

Es lag ja sehr nahe, nachdem die Badische Bahn die Kilometerhefte eingeführt hat und da ein grosser Theil der Badischen Linien in direkter Konkurrenz mit den Linien in Elsass-Lothringen steht, dem Badischen Beispiel zu folgen. Aber nach den sorgfältigsten Ermittelungen ohne irgend welches Vorurtheil haben wir uns sagen müssen, dass, ganz abgesehen von allen anderen Bedenken, vom finanziellen Standpunkt aus das eine ungünstige Maassregel sein würde. Soviel ich unterrichtet bin, ist aus denselben Gründen das Badische Beispiel weder in Württemberg, noch in Bayern nachgeahmt worden.

Kilometerhefte haben früher auch in Oesterreich-Ungarn bestanden; sie sind wieder aufgehoben, weil der erhoffte finanzielle Erfolg ausblieb, und weil die Komplikation, die verkehrstechnisch sich ergab, dies angezeigt erscheinen liess.

In unserem Preussischen Staatseisenbahnnetz von 29 000 km die Sache überhaupt durchzuführen, ist unmöglich. Wenn jemand an dem Schalter in Lennep sich ein Billet nach Lissa auf Grund seines Kilometerheftes fordert, so möchte ich den Schalterbeamten sehen, der das in der zur Verfügung stehenden Zeit fertig bringt, eine derartige Berechnung aufzustellen. Und Beschränkungen innerhalb des Netzes würden bei dem System der Kilometerhefte überhaupt nicht möglich sein.

Ich komme nun auf den Rabatt, den Baden gewährt, auf das Kilometerheft; dieser ist bei uns überholt durch die IV. Klasse. Diejenigen Leute, für die sich der Abg. Böttinger interessirt, fahren bei uns viel billiger in der IV. Klasse, als in Baden mit dem Kilometerhefte. Bekanntlich bezahlt die IV. Klasse nur 50 % der III. Klasse und, soviel ich unterrichtet bin, ist der Rabatt des Kilometerheftes erheblich geringer; ich weiss die Ziffer nicht genau, nehme das aber an.

Den Bedürfnissen, wie sie der Abg. Böttinger geschildert hat, kann ich eine gewisse Berechtigung nicht absprechen. In einem so entwickelten industriellen Gebiet, wie im Bergisch-Märkischen Lande, ist allerdings das Bedürfniss vorhanden, durch sehr mässige Sätze im Personenverkehr die Veredelungsproduktion zu fördern; diese muss sich vollziehen zum grossen Theil durch den persönlichen Verkehr des Webers, des Mannes, der Kleineisenzeug herstellt usw., mit dem Fabrikanten oder Händler; und dieser Zwischenverkehr auf kurze Entfernungen muss zu billigen Preisen möglich sein. Das ist aber auch möglich durch die IV. Klasse; zu 2 ₰ fahren die Leute das Kilometer. Während in Süddeutschland die IV. Klasse nicht vorhanden ist und kein Freigepäck gewährt wird, können die Weber mit ihren Webebäumen, auf denen das betreffende Material aufgerollt ist, andere Gewerbetreibende mit ihren schweren Kiepen voll Eisen- oder Kupferwaaren usw. diese kurzen Strecken zu diesem Preise zurücklegen. Ob es möglich sein wird, auch noch dem anderen Theil derjenigen Reisenden, für welche Herr Böttinger sich interessirt, und für welche auch wohl ein Bedürfniss anzuerkennen ist, dem besser gestellten Theil der Reisenden in einer anderen Form Erleichterung zu gewähren, kann noch erwogen werden. Bei uns bestehen ja bekanntlich auch für regelmässige Fahrten ausserordentlich billige Abonnementspreise für Arbeiter, Schüler und auch für jeden anderen, der in der Lage ist, täglich oder doch wenigstens mehrmals wöchentlich derartige Reisen auszuführen. Ich kann daher ein Bedürfniss für die Einführung des Kilometerheftes bei uns nicht als gegeben erachten; ich kann ferner die Einführung der Kilometerhefte auf dem Gebiete der Preussischen Staatsbahnen als technisch ausführbar nicht er-

achten; ich kann aber endlich nicht glauben, dass damit wesentlich Besseres geschaffen wird, als das den betreffenden Klassen von Reisenden schon jetzt durch die bestehenden Einrichtungen möglich ist.

Der Herr Abg. Pless ist, wenn ich ihn richtig verstanden habe, auf einen Vorschlag zurückgekommen, der schon wiederholt von ihm gemacht worden ist. Wenn man das Risiko für den ganzen Staatsbahnbereich für zu schwer erachte, möchte man doch einmal mit dem Reformprojekt einen Versuch auf einer kleinen Strecke machen. Das ist recht gut gemeint, aber nicht durchführbar. Ich würde schon Bedenken haben gegenüber der verfassungsmässig gleichen Behandlung aller Verkehrsinteressenten innerhalb des Staates; dem Personenverkehr in einem geographisch begrenzten Gebiete Ermässigungen zu theil werden zu lassen, die andere Gebiete nicht haben, halte ich für unausführbar. Eine solche Probe würde aber auch nicht beweiskräftig sein, denn es würden Umwege gemacht werden, um die Ermässigungen dieses Gebietes mitbenutzen zu können. Es ist niemand so erfinderisch als ein Reisender, insbesondere ein Handelsreisender. Wenn er noch unterstützt wird durch den Verein „Zonentarif“, der all das kleine Ungeziefer im Tarifwesen aufstöbert, so kann er es in dieser Hinsicht ziemlich weit bringen. Ich bin also fest überzeugt, ein solcher Versuch wäre erstens nicht ausführbar, zweitens würde er nicht zu vollständig zutreffenden Resultaten führen.

Man mag denken über eine Reform der Personentarife, wie man will. Jedenfalls liegt eine besondere Dringlichkeit, an die Tarifreform heranzutreten, nicht vor. Unsere Tarife stehen durchaus nicht in einem Missverhältniss zu den Tarifen der anderen Deutschen Staaten und noch viel weniger in einem Missverhältniss zu den Tarifen der ausserdeutschen Staaten. Verschiedene der Herren Redner haben das ja am gestrigen Tage an Beispielen erläutert. Unter den Deutschen Bahnen haben wir zur Zeit die grösste Einnahme für 1 Zugkm im Personenverkehr und die grösste Einnahme für 1 Achskm. Es ist also damit erwiesen, dass die Frequenz auf unseren Bahnen im Personenverkehr die erheblichste ist. Wir haben aber andererseits die kleinste Gebühr für 1 Personenkm; d. h. wir erheben im Personenverkehr die geringsten Sätze. Das thut hauptsächlich die IV. Klasse und andererseits die sehr erhebliche Ermässigung, die wir für den Vorort- und Arbeiterverkehr eingeführt haben. Der Personenverkehr ist auch durchaus nicht zurückgeblieben gegen den Güterverkehr; im Gegentheil, er hat den Güterverkehr überholt. Auf 1 km Betriebslänge beträgt die Steigerung in den Jahren 1880/81 bis 1895/96 im Güterverkehr, nach Tonnenkilometern berechnet, 48 % und im Personenverkehr, nach Personenkilometern berechnet, 62 %, also ein ziffernmässiger Beweis dafür, dass unter dem jetzigen Personentarifsystem die Entwickelung der Bewegung unserer Bevölkerung mindestens adäquat geblieben ist der Entwickelung unserer gesammten wirthschaftlichen Verhältnisse. Der Ertrag aus dem Tonnenkilometer ist im Güterverkehr gefallen um 11 %, der des Personenkilometers um 17 %. Wie die Dichtigkeit zugenommen hat in Bezug auf unsere Zugleistungen im Personenverkehr geht daraus hervor, dass wir auf 1 km Bahnlänge im Jahre 1888/89 4 284 Zugkm gefahren haben und im Jahre 1895/96 5 152. Auf den Deutschen Bahnen im allgemeinen beträgt diese Ziffer 5 128 — ist also geringer —, auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nur 3 018, auf den Belgischen Bahnen nur 4 060. Wir sind also in Bezug auf die Verkehrsdichtigkeit auch selbst den Belgischen Bahnen noch überlegen.

Auf 1 km Bahnlänge sind Personenkilometer gefahren im Jahre 1888/89 265 323, im Jahre 1895/96 357 800; die Steigerung beträgt also hier 75 % in 7 Jahren.

Dies sind doch ziffernmässige Momente dafür, dass das gegenwärtige Tarifsystem kein Hemmschuh für die Entwickelung des Personenverkehrs gewesen ist, und dass bisher das Bedürfniss kein so absolut dringendes ist, dass darum andere schwerwiegende Rücksichten bei Seite geschoben werden müssen.

Thüringische Bahnen.

Der Coburger Landtag hat den Staatsvertrag mit Preussen, betreffend die Herstellung einer Bahn von Niederfuellbach nach Rossbach und von Ebersdorf nach Weidhausen angenommen und zum Bau dieser Linien einen Staatszuschuss von 500 000 ℳ. bewilligt.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Erfurt. Die 10,2 km lange Neubaulinie Schlettau-Lauchstädt wird am 1. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die an der neuen Bahnlinie liegenden Haltestellen Holleben-Beuchlitz und Benkendorf erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren. Die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Privatdepeschen bleibt ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Stettin. Am 17. d. Mts. ist von der Neubaustrecke Schivelbein-Polzin, welche nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 eingerichtet ist, die weitere Theilstrecke Redel-Lutzig für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Am 1. April d. J. wird die zwischen Gross-Schönfeld und Gross-Rischow neu eingerichtete Haltestelle Friedrichsthal i. Pom. für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Wagenladungs-Güterverkehr der Zuckerfabrik Friedrichsthal eröffnet werden. Gepäckstücke werden von Friedrichsthal i. Pom. unabgefertigt mitgenommen. Abfertigung erfolgt nachträglich; für Friedrichsthal in Pom. eingehendes Gepäck wird am Zuge ausgeliefert.

Anderweite Bezeichnung von Stationen.

Kaiserstuhlbahn. Die Station Burkheim führt vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung „Burkheim-Bischoffingen.“

Preussische Staatseisenbahnen.

Anderweite Abgrenzung von Direktionsbezirken.

Am 1. April d. J. gehen die bisher zum Direktionsbezirk Frankfurt a/M. gehörigen Bahnstrecken Siegburg (ausschliesslich)-Derschlag - Bergneustadt und Niederlahnstein (einschliesslich)-Troisdorf-Siegburg (ausschliesslich) in die Direktionsbezirke Elberfeld bezw. Köln über.

Dagegen treten in den Direktionsbezirk Frankfurt a/M.:

a) sämmtliche Strecken der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen;
b) von der Hessischen Ludwigsbahn die Bahnstrecken Aschaffenburg (einschliesslich) -Hanau Westbahnhof - Frankfurt a/M. Ostbahnhof - Frankfurt a/M. Hauptbahnhof mit den Anschlüssen bis einschliesslich Sachsenhausen, Forsthaus, Niederrad, Griesheim a/M. und Höchst a/M., sowie die Strecken Höchst a/M. und Wiesbaden-Niedernhausen-Limburg.

Ueber D-Züge, Platzkarten und Bahnsteigkarten fand kürzlich bei Berathung des Eisenbahnetats in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses eine Verhandlung statt.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten gab an, dass in den ersten 10 Monaten des laufenden Etatsjahres sich die Einnahmen für Platzkarten von 1 909 572 ℳ. in derselben Zeit des Vorjahres auf 2 116 310 ℳ. und die Einnahmen für Bahnsteigkarten von 1 190 677 ℳ. auf 1 550 242 ℳ. erhöht haben. Die Platzkarten der D-Züge haben sich als vorzügliches Mittel herausgestellt, um internationale Züge vom Lokalverkehr zu trennen. Das System der D-Züge erobert die Welt; Frankreich und Oesterreich folgen uns nach. Bemerkenswerth ist der ruhige Gang der Wagen und die grössere Sicherheit des Betriebes. Die D-Züge sind jetzt die bestrentirenden Züge, die wir haben. Die Reinlichkeit in den Wagen derselben hat erheblich zugenommen durch Anstellung von Putzfrauen in diesen Zügen. Den Beschwerden über die Bahnsteigsperre ist im allgemeinen abgeholfen. Das finanzielle Ergebniss der Bahnsteigsperre ist gleich Null. Von grossem Werthe aber ist die Schonung der Zugbeamten; es fällt jetzt die Trittbrettrevision fort; die Anzahl der Unfälle der Revisionsbeamten hat sich erheblich vermindert. Die Zahl der wirklichen Reisenden kann jetzt vom Stationsbeamten auf dem Bahnsteige genau übersehen werden, und die Unterbringung derselben ist leichter zu bewerkstelligen, als dies früher der Fall war.

Harburger Verbindungsbahn.

Bei dem vom Staat auszuführenden Bau einer Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Harburg der Unter-Elbeschen Eisenbahn und dem Harburger Citadellengelände ist zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums die Anwendung des Enteignungsverfahrens nach Maassgabe des Gesetzes vom 11. Juni 1874 genehmigt worden.

Osthavelländische Kreisbahnen.

Wie wir in Nr. 83 S. 755 Jahrg. 1896 d. Ztg. mittheilten, hat die Vertretung des Kreises Osthavelland auf dem Kreistage vom 26. September 1896 beschlossen, die sämmtlichen von der Aktiengesellschaft Osthavelländische Kreisbahnen zum Bau der Kleinbahn Nauen-Ketzin bereits ausgegebenen Aktien und die aus Anlass des Neubaues der Strecke Ketzin-Wildpark von derselben Gesellschaft auszugebenden Aktien für den Kreis Osthavelland käuflich zu übernehmen und die hierzu erforderlichen

Mittel im Wege einer Anleihe zu beschaffen. Auf den Antrag der Kreisvertretung, zu diesem Zweck auf jeden Inhaber lautende, mit Zinsscheinen versehene, seitens der Gläubiger unkündbare, mit 3,5 % verzinsliche Anleihescheine im Betrage von 1 880 000 ℳ. ausstellen zu dürfen, ist durch Privilegium vom 1. März d. J. die landesherrliche Genehmigung ertheilt worden.

Kleinbahnen des Kreises Ost-Prignitz.

Nach einer von dem Vorsitzenden des Kreisausschusses des Kreises Ost-Prignitz, Landrath Grafen Bernstorff in Kyritz, uns zugegangenen Mittheilung hat der Kreis Ost-Prignitz mit Beihilfe der Provinz und des Staates neuerdings den Bau einer Kleinbahn von Kyritz bis zur Kreisgrenze bei Hoppenrade (in der Richtung nach Perleberg) mit einer Abzweigung nach Breddin in Angriff genommen.

Beide Bahnen werden als Kreisbahnen erbaut; sie erhalten eine Spurweite von 75 cm und werden an den Bahnhof Kyritz, der Staatsnebenbahn Neustadt a/D.-Meyenburg und die Haltestelle Breddin der Berlin-Hamburger Eisenbahn angeschlossen. Sie sollen, wenn thunlich, im Herbst dieses Jahres dem Verkehr übergeben werden.

Die Bauarbeiten leitet der Eisenbahndirektor Tietjens zu Perleberg.

Die Strecke Kyritz-Hoppenrade, welche vom Kreise West-Prignitz bis Perleberg weiter geführt wird, erhält im Kreise Ost-Prignitz folgende Haltestellen mit den daneben angegebenen Entfernungen vom Staatsbahnhofe Kyritz: Kyritz 0,0 km, Klosterhof 2,7 km, Rehfeld 4,4 km, Demerthin 9,0 km, Gumtow 11,2 km, Bärensprung 13,5 km, Dannenwalde 16,6 km, Kehrberg 20,7 km, Lindenberg 25,0 km, Garz 27,7 km, Hoppenrade 29,7 km; die Strecke Kyritz-Breddin die Haltestellen: Kyritz 0,0 km, Klosterhof 2,7 km, Rehfeld 4,4 km, Berlitt 7,7 km, Barenthin Abbau 9,7 km, Barenthin 12,3 km, Kötzlin 14,3 km, Breddin 16,8 km.

Die Haffuferbahn-Gesellschaft Braunsberg-Elbing

hat sich nunmehr konstituirt. 25 % des Gesammtbaukapitals von 2 750 000 ℳ. wurden sofort baar eingezahlt und bei der Reichsbank deponirt. Mit dem Bau der Bahn wird am 1. April begonnen werden.

Kleinbahnprojekte.

Die Norddeutsche Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Altona plant den Bau einer schmalspurigen Kleinbahn von Arnsberg über Bruchhausen und Neheim-Hüsten nach Sundern.

Der Ingenieur Heuser in Köln beabsichtigt, eine vollspurige Kleinbahn von Weidenau über Strassebersbach nach Wallau zu bauen.

Die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft zu Berlin plant in Verbindung mit der Kleinbahn Zollhaus-Nastätten-Miehlen-St. Goarshausen den Bau einer schmalspurigen Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr von Miehlen über Braubach nach Oberlahnstein mit Anschluss an den Hafen in Oberlahnstein.

Ferner wird der Bau und Betrieb einer vollspurigen Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr von Heudeber nach Mattierzoll von einer zu diesem Zwecke gebildeten Aktiengesellschaft geplant.

Strassenbahnen.

Berlin-Charlottenburger Strassenbahn. Dem Geschäftsbericht für 1896 entnehmen wir: Ueber die Verlängerung der bestehenden Konzessionen und die Ertheilung der Konzession für einige weitere Linien schweben Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Charlottenburg, deren Abschluss binnen kurzem in Ansicht steht. Dagegen ruhen die Verhandlungen mit der Stadt Berlin wegen Verlängerung der Konzession bezw. Abschlusses eines neuen Vertrages vollständig, da der Magistrat es ablehnt, vor Erledigung eines gleichartigen Abkommens mit der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn diese schon einmal bis zum formellen Abschluss gediehenen Verhandlungen wieder aufzunehmen. Die Gesammteinnahmen betrugen 926 303 ℳ. (gegen 872 987 ℳ. im Vorjahre), darunter aus dem Betriebe 892 499 (831 254) ℳ. und für Mitbenutzung der Geleise 14 615 (13 113) ℳ. Dagegen waren erforderlich für Betriebsausgaben 680 713 (657 473) ℳ. und für Abschreibungen 125 610 (143 259) ℳ. Als Reingewinn bleiben 119 980 (72 254) ℳ. Davon werden den Reserven 9 363 (5 441) ℳ. überwiesen, 5 852 (3 401) ℳ. als persönliche Gewinnantheile vertheilt und 100 800 ℳ. zur Zahlung von 5 % Dividende (3 % = 60 480 ℳ.) verwendet. Befördert wurden 7 576 573 (6 998 555) Personen.

Breslauer elektrische Strassenbahn. Die Generalversammlung setzte die Dividende für das Jahr 1896 auf 8 % fest.

Dresdener Strassenbahn. In der am 20. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 20 S. 170 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende auf 8 % festgesetzt. Der Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals um 1,35 Millionen auf 10 Millionen Mark wurde zum Beschluss erhoben.

Hamburger Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1896 befördert 53 215 962 Personen gegen 49 986 410 Personen im Jahre 1895 und 44 208 932 Personen im Jahre 1894. Die Betriebseinnahmen betrugen 6 564 719 Mark (gegen 6 163 509 ℳ. im Vorjahre). Von dem Rohgewinn in Höhe von 2 283 756 (1 922 806) ℳ. gelangt eine Dividende von 7 (5) % zur Vertheilung.

Werdersche Strassenbahn. Für das Jahr 1896 gelangt eine Dividende von 4 % zur Vertheilung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Offene Stellen.

Die Stelle des Redakteurs der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen soll wegen Pensionirung ihres bisherigen Inhabers neu besetzt werden.

Geeignete Bewerber, welche mit dem Eisenbahnwesen vertraut sein müssen, wollen ihre Meldungen unter Angabe der Gehaltsansprüche und unter Beifügung einer kurzen Darstellung ihrer bisherigen Berufsthätigkeit

schriftlich bis zum 15. April d. J.

an die unterzeichnete Verwaltung, Berlin W. Schöneberger Ufer 1—4, einreichen. Bevorzugt werden Bewerber, welche in der Eisenbahnverwaltung praktisch thätig sind oder gewesen sind. Das mit der Stelle verbundene feste Gehalt beträgt zur Zeit neben einer Wohnungsentschädigung 8 000 ℳ. Ausserdem erhält der Redakteur das übliche Honorar für die von ihm selbst verfassten Aufsätze.

Berlin, den 8. März 1897. (565)

Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Kranold.

2. Nachruf.

Nach schwerem Leiden verschied gestern der Königliche Geheime Baurath Herr **Knppisch.** Derselbe war ein hochgeachtetes Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion, ausgezeichnet durch seine Leistungen, unermüdliche Pflichttreue und durch sein Wohlwollen gegen die Beamten, von uns geschätzt als ein liebenswürdiger Mitarbeiter und Freund.

Wir werden ihm allzeit ein treues Andenken bewahren.

Altona, den 21. März 1897. (566)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn.

Am 1. April d. J. wird die normalspurige 45,22 km lange Kleinbahn Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagen mit nachstehenden Stationen dem öffentlichen Verkehr übergeben werden: 1. Aschersleben Westbahnhof, 2. Königsaue, 3. Schadeleben, 4. Cochstedt, 5. Schneidlingen, 6. Hakeborn, 7. Croppenstedt, 8. Gröningen, 9. Kloster Gröningen und 10. Nienhagen.

Die Stationen dienen dem gesammten Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Eil-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr inkl. der Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren. Die Beförderung von Fahrzeugen ist ausgeschlossen. Mit transportablen Viehladerampen sind versehen die Stationen 1, 4, 7 und 8.

Die Kleinbahn hat unmittelbaren Schienenanschluss an das Bahnnetz des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in Aschersleben, Schneidlingen und Nienhagen.

Aschersleben, den 20. März 1897. (567)

Die Direktion
der Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn.
gez. Krause.

4. Eröffnung von Stationen.

Am 1. April d. J. wird die zwischen Stolberg und Rothe-Erde gelegene Haltestelle Eilendorf für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet.

An derselben werden folgende Personenzüge anhalten:

a) in der Richtung nach Aachen. Abfahrt von Eilendorf 9.05, 11.01, 12.35, 5.20, $8.^{00}$, $10.^{16}$.

b) in der Richtung nach Düren. Abfahrt von Eilendorf 7.04, 9.45, 12.03, 1.34, 3.47, 5.37, $8.^{44}$, $11.^{18}$.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung wird die Haltestelle Eilendorf für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Eil- und Frachtgütern mit Ausnahme von schwerwiegenden Fahrzeugen und Sprengstoffen in den Staatsbahn-Vieh- usw. Tarif, die Gütertarife für die Tarifgruppe VIII, die Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe und den Rheinisch - Westfälisch - Oldenburgischen Verkehr einbezogen. Ferner wird sie in den Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen der vorgenannten Gütertarife als Versandstation aufgenommen.

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. Die Personengeldtarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 17. März 1897. (568)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Haltepunkte Dattenfeld und Rosbach. An der Bahnstrecke Deutz-Giessen werden am 15. April d. J. für Personenverkehr die zwischen den Stationen Herchen - Schladern und Schladern-Au liegenden Haltepunkte Dattenfeld und Rosbach eröffnet.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 18. März 1897. (569)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die an der westlichen Mündung des Kaiser Wilhelmkanals gelegene Station Brunsbüttel erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung „Brunsbüttelkoog".

Altona, den 17. März 1897. (570)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Angern. Am 1. April d. J. wird die Haltestelle Angern für den Viehverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Viehsendungen in mehrbödigen Wagen sowie von Leichen und Fahrzeugen ist ausgeschlossen.

Magdeburg, den 17. März 1897. (571)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr (Basel und Schaffhausen) über Lindau-Romanshorn. Vom 1. April d. J. an wird die Station Königsbrück in den vorbezeichneten Güterverkehr einbezogen. Die zur Berechnung kommenden Frachtsätze sind folgende:

km	zwischen Königsbrück und	Frachtsätze für 100 kg in Mark									
		Stückgut			Wagenladungen						
		Eilgut	allgemeine Stückgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	allgemeine Wagenladungsklassen		Spezialtarife				Ausnahmetarif 1
					A1	B	A2	I	II	III	Holz usw.
852	Basel . . .	19,14	9,57	7,02	5,91	5,23	4,38	3,95	3,10	1,99	2,68
795	Schaffhausen	17,90	8,95	6,56	5,53	4,89	4,10	3,70	2,90	1,87	2,51

Dresden, den 15. März 1897. (572)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- etc. Gebiet nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Gruppe VII). Am 1. April d. J. tritt — unter Aufhebung des betreffenden seitherigen Tarifs vom 1. April 1895 und des Ausnahmetarifs für Steinkohlen zum Puddel- und Walzwerkbetrieb nach Stationen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets vom 8. Juli 1895 — ein neuer Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlenversandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen in Kraft.

Die in dem neuen Tarife für Stationsverbindungen mit einer Tarifentfernung von 2,6 und 10 km vorgesehenen Frachtsätze werden mit dem 1. April 1900 um je 0,01 ℳ für 100 kg erhöht werden.

Tarifabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für 1,20 ℳ das Stück zu haben.

Essen, den 18. März 1897. (573)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppe I, II/V), Berlin - Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppe III/V), Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppe IV/V), Mitteldeutsch - Hessischer Güterverkehr (Gruppe V/VI), Mitteldeutsch - Rechtsrheinischer Güterverkehr (Gruppe V/VII), Mitteldeutsch - Linksrheinischer Güterverkehr (Gruppe V/VIII), Oldenburg-Mitteldeutsch und Altonaer Güterverkehr, Westdeutscher Privatbahnverkehr, Heft 2, Niederdeutscher Verbandsverkehr, Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Verbandsverkehr, Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr. Am 1. April d. J. werden die an der Neubaustrecke Lauchstädt-Schlettau des Direktionsbezirks Erfurt gelegenen Stationen Benkendorf und Holleben - Beuchlitz für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungs-Güterverkehr sowie für die Beförderung von lebenden Thieren eröffnet und in die Tarife für die obenbezeichneten Verkehre einbezogen. Leichen, Fahrzeuge und Sprengstoffe sind von der Beförderung nach und von diesen Stationen ausgeschlossen.

Bis zum Erscheinen von Nachträgen zu den vorgenannten Tarifen werden der Frachtberechnung im Verkehr nach und von Benkendorf die Entfernungen der Station Lauchstädt zuzüglich 6 km bezw. der Station Schlettau zuzüglich 5 km und im Verkehr nach und von Holleben - Beuchlitz die Entfernungen der Station Schlettau zuzüglich 3 km bezw. der Station Lauchstädt zuzüglich 8 km zu Grunde gelegt, wobei die sich jeweilig ergebenden niedrigsten Gesammtentfernungen zur Anwendung kommen.

Soweit sich durch die Eröffnung der vorbezeichneten Neubaustrecke im Verkehr nach und von den bereits eröffneten Stationen Milzau, Lauchstädt, Gross - Gräfendorf und Schafstädt der Strecke Merseburg - Lauchstädt - Schafstädt gegenüber den über Merseburg berechneten, jetzt gültigen Entfernungen niedrigere Entfernungen über Schlettau — und zwar unter Anstoss

von 13 km für Milzau,
„ 11 „ „ Lauchstädt,
„ 15 „ „ Gross - Gräfendorf,
„ 18 „ „ Schafstädt

an die in den Tarifen enthaltenen Entfernungen der Station Schlettau — ergeben, werden auch letztere vom 1. April d. J. ab der Frachtberechnung zu Grunde gelegt. Im übrigen werden die Entfernungen der Stationen Schlettau und Merseburg nicht geändert.

Erfurt, den 17. März 1897. (574)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der geschäftsführenden Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Badischen Gütertarif ist mit Gültigkeit vom 1. April l. J. der III. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Entfernungen für die am 1. April l. J. für den gesammten Güterverkehr zu eröffnende Station Ringsheim sowie für die voraussichtlich auf 1. Mai l. J. für den Güterverkehr in Wagenladungen zu eröffnende Station Welschingen, ferner ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen und Braunkohlen wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif III genannt, Torf und Torfkohlen, sowie für Baumpfähle, Rebpfähle (Rebstecken) und Bohnenstecken über 2,5 m lang, ausserdem die früher schon bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Durch die Erhöhung der Stationsentfernung Gundelsheim-Weizen von 263 km auf 265 km wird eine Frachterhöhung herbeigeführt, die erst am 1. Mai l. J. in Kraft tritt.

Der Nachtrag kann durch Vermittelung unserer Güterstationen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 14. März 1897. (575)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. tritt zum Gütertarif Grossh. Badische Staatseisenbahnen - Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb der II. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen für die am 1. April l. J. für den gesammten Güterverkehr zu eröffnende Station Ringsheim und für die voraussichtlich auf den 1. Mai l. J. für den Güterverkehr in Wagenladungen zu eröffnende Station Welschingen, ferner ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen und Braunkohlen, wie im Spezialtarif III genannt, Torf und Torfkohlen, eine Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs Nr. 1 Abth. b durch die Aufnahme von Baumpfählen, Rebpfählen, Rebstecken und Bohnenstecken, sowie die früher schon bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif.

Der Nachtrag kann durch Vermittelung der Güterabfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 15. März 1897. (576)
Generaldirektion.

An Stelle des Gütertarifs für den diesseitigen Binnenverkehr vom 1. April 1894

nebst sämmtlichen dazu herausgegebenen Nachträgen tritt mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ein neuer Tarif in Kraft, enthaltend u. a. neben Ermässigungen in den Frachtsätzen für Wagenladungsgüter der Spezialtarife sowie des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II auf Entfernungen bis 50 km eine Erweiterung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe sowie auf Holz des Spezialtarifs III, ausserdem aber auch in einzelnen Fällen Erhöhungen.

Die Erhöhungen in den Spezialtarifen I bis III auf Entfernungen von 51 bis 53 km erhalten erst vom 1. Mai d. J. ab Gültigkeit.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Näheres ist auf unserem Verkehrsbüreau und vom 1. n. Mts. ab auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Tarifs käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 19. März 1897. (577)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahngesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird der Ausnahmetarif 4 (Rohstofftarif) des Gütertarifs für den diesseitigen Binnenverkehr, unter Beibehaltung der Ziffern 1 bis 4 auf folgende Artikel ausgedehnt:

5. Brennstoffe des Spezialtarifs III, folgende:
   a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche, Steinkohlenbrikets,
   b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbrikets, unverpackt,
   c) Torf und Torfkohlen, auch gepresst.
6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt.

Für die unter 5 a) genannten Artikel gelten hinsichtlich des zur Berechnung zu ziehenden Gewichtes dieselben Bedingungen wie für Rüben des Spezialtarifs III. Die Anwendung des Rohstofftarifs auf die unter 5 a) erwähnten Artikel Steinkohlen usw. ist auf den Versand der Zechenstationen Eving, Zeche Gneisenau b/Derne und Preussen beschränkt.

Soweit die Frachtsätze des Rohstofftarifs gegenüber den bisherigen Sätzen des Ausnahmetarifs 10 für Steinkohlen etc. Erhöhungen enthalten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 1. Oktober d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau hierselbst.

Dortmund, den 17. März 1897. (578)
Die Direktion.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Gemeinschaftliche Tarifhefte, Theil II Heft A, B, C und D. Die „Vorschriften über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen" treten mit 1. April 1897 ausser Kraft und werden ersetzt durch die bezüglichen Bestimmungen des vom gleichen Tage gültigen Nachtrags II zum Theil I Abth. B. für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

München, im März 1897. (579)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. treten zum Tarife vom 1. April 1896 und zu dessen Anhang die Nachträge I in Kraft. Sie enthalten ausser neuen Frachtsätzen für die Station Königsbrück abgeänderte Frachtsätze für die Station Georgswalde-Ebersbach und die Stationen der Strecke Warnsdorf-Reichenberg sowie für einige nördlich und westlich von Warnsdorf und Ebersbach gelegene Stationen.

Hierdurch werden gleichzeitig die durch Bekanntmachung vom 15. April 1896 eingeführten Frachtsätze für die Stationen Neusalza-Spremberg, Schirgiswalde, Sohland, Taubenheim und Wilthen abgeändert.

Durch die Nachträge werden auch die Frachtsätze für die Station Nestersitz-Pömmerle der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft mit Wirkung vom 15. Mai 1897 aufgehoben.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 15. März 1897. (580)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarife für den inneren Verkehr der K. B. Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895. Am 1. April 1897 kommt Nachtrag IV zum Tarife für den inneren Verkehr der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1895 zur Einführung, welcher um den Preis von 1 ℳ. für das Stück bei dem Materialdepot der unterfertigten Generaldirektion bezogen werden kann.

München, im März 1897. (581)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden in der Tariftabelle B der Strassburger Ausgabe der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle zum Gütertarif für den Binnenverkehr sowie für die direkten Güterverkehre mit Deutschen Bahnen die Frachtsätze der Spezial-Tarifklassen für Wagenladungen und des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II bei den Entfernungen von 1—10 km um 2 ₰, von 11 bis 50 km um 3 ₰ für 100 kg ermässigt.

Abgabe des Verzeichnisses der ermässigten Sätze (Deckblatt) kostenfrei.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen und unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 15. März 1897. (582)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gruppentarif V, Ostdeutsch - Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V), Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe IV/V), Oldenburg-Mitteldeutsch- und Altonaer Gütertarif, Mitteldeutsch-Hessischer Gütertarif (Gruppe V/VI), Berlin-Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe III/V), Mitteldeutsch - Rechtsrheinischer Gütertarif (Gruppe V/VII), Mitteldeutsch - Linksrheinischer Gütertarif (Gruppe V/VIII). Am 1. April d. J. wird die Theilstrecke Zeitz-Groitzschen der diesseitigen Neubaustrecke Zeitz-Camburg a. d. Saale mit der Station Groitzschen dem Betriebe übergeben.

Die Station Groitzschen wird vom genannten Tage ab vorläufig für den Wagenladungs - Güterverkehr eröffnet und in die obenbezeichneten Tarife einbezogen.

Lebende Thiere, Leichen, Fahrzeuge und Sprengstoffe sind von der Beförderung nach und von Groitzschen ausgeschlossen.

Bis zum Erscheinen von Nachträgen zu den voraufgeführten Tarifen werden der Frachtberechnung für Groitzschen die Entfernungen der Station Zeitz, Preuss. Staatsb. zuzüglich 4 km zu Grunde gelegt.

Gleichzeitig wird die Station Groitzschen als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Braunkohlen usw. der obengenannten Verkehre einbezogen.

Mit der Eröffnung dieser Theilstrecke wird ferner die Privatanschlussanlage der Waldauer Braunkohlenindustrie-Aktiengesellschaft bei dem Haltepunkt Waldau für den Wagenladungs-Güterverkehr von der Station Groitzschen aus in Betrieb genommen. Für diese Sendungen kommt die Fracht von bezw. bis Groitzschen zuzüglich der festgesetzten Anschlussgebühr zur Erhebung.

Erfurt, den 16. März 1897. (583)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Oldenburgischer Güterverkehr. Zum Gütertarif vom 1. August 1895 tritt mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab der Nachtrag V in Kraft, enthaltend neben sonstigen, grösstentheils bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen, Entfernungen usw. für die mit dem genannten Tage in den Direktionsbezirk Elberfeld bezw. Köln übergehenden Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie für die Stationen der Strecke Osberghausen-Wiehl, welche am 21. April d. J. eröffnet wird, und Schalke Rh.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 20. März 1897. (584)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafenverkehr. Baumwollabfälle werden vom 1. April d. J. ab im vorbezeichneten Verkehr allgemein zu den für rohe Baumwolle bestehenden Ausnahmesätzen befördert.

Hannover, den 20. März 1897. (585)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 3./15. März d. J. sind die Stationen Masslowa Pristan, Titowka und Woltschansk der Kursk-Charkow-Sewastopoler Bahn und die Stationen Sseleschtschina und Karlowka der Charkow - Nikolajewbahn in den Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide usw. im Russisch - Westpreussischen Verkehr über Mlawa einbezogen. Ueber die Frachtsätze geben die Empfangsstationen, sowie unser Tarifbüreau Auskunft.

Danzig, den 20. März 1897. (586)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Oesterreich-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 4 (Verkehr mit Ungarn). Ausserkraftsetzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 29 (Benzin aus Erdöl [Petroleumnaphta]) über die

Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen. Mit 31. März 1897 werden die auf die Beförderung von Flüssigkeiten in Kesselwagen Bezug habenden Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 29 (Benzin aus Erdöl [Petroleumnaphta]) auf Seite 54/57 des Nachtrages II vom 1. Juli 1896 zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 4 vom 1. Dezember 1893 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Ab 1. April 1897 finden die mit dem vom gleichen Tage gültigen Nachtrag II zum Tarif Theil I, Abtheil. B. vom 1. März 1896 für den Güterverkehr zwischen Oesterreich - Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits zur Einführung kommenden einheitlichen Bestimmungen für die Benutzung von Kesselwagen Anwendung.

Wien, am 17. März 1897. (587)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

7. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse in der Haltestelle Grobelno. Am 1. April l. J. wird in der auf der Linie Wien - Triest zwischen den Stationen Ponigl und St. Georgen befindlichen Haltestelle „Grobelno" die Gepäck- und Eilgutexpedition aktivirt.

Wien, am 15. März 1897. (588)

8. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Wasserbehälters etc. von 50 cbm nutzbarem Inhalt soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnung und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eines Wasserbehälters für Bahnhof Vienenburg"

versehen zu dem auf

Mittwoch, den 31. März 1897, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermine einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 10 Tagen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, im März 1897. (589)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Herstellung von 29 600 m Drahtzäune für die Einfriedigung der Bahnanlagen der Neubaustrecke Geestemünde - Stade. Verhandlung Montag, den 5. April 1897, Vormittags 10 Uhr, bei der Eisenbahn-Bauabtheilung in Bremervörde.

Lagepläne usw. können hier eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) von hier aus bezogen werden.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Bremervörde, den 19. März 1897. (590)

Der Vorstand der Königlichen Eisenbahn-Bauabtheilung.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatsbahn. Wir beabsichtigen etwa

486 t alte Eisenschienen,
65 „ alte Laschen,
40 „ alte Weichentheile,
45 „ altes Oberbauschrott,

sowie die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als Schweiss- und Flusseisen, Dreh- und Hobelspäne von Eisen und Stahl, Radreifen, Eisenblech, Gusseisen, Federstahl usw. an den Meistbietenden zu verkaufen.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Oberbaumaterialien - Büreau Rosenstrasse Nr. 28 hierselbst eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien" bis zum 5. April d. J. an uns einzureichen.

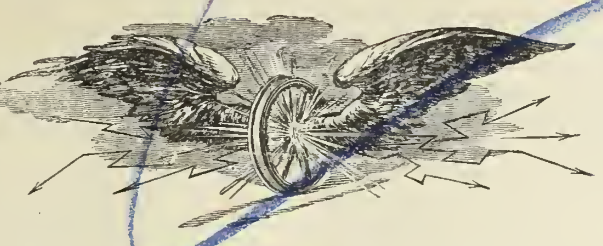
Oldenburg, den 16. März 1897. (591)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 25. Zeitung des Vereins 1897.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. März 1897.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 24. März 1897.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Verkehrsverhältnisse des Deutsch-Südwestafrikanischen Schutzgebietes.

Von **Schwabe**, Geheimer Regierungsrath a. D.

Obgleich unsere Kolonien bezw. Schutzgebiete Ost- und Südwestafrika, Kamerun, Togo, Neuguinea und Marschallinseln zusammen einen Flächeninhalt von 2 570 975 qkm besitzen, also im Vergleich zu Deutschland mit 540 594,5 qkm fast fünf Mal so gross sind; Südwestafrika allein mit 830 960 qkm schon fast $2^1/_2$ Mal so gross ist als das ganze Preussen mit 348 437,3 qkm, hat sich in Deutschland das öffentliche Interesse bisher nur sehr allmählich unseren Kolonien zugewandt. Infolgedessen hat auch die Erschliessung und Entwickelung derselben nur sehr langsame Fortschritte gemacht.

Und doch werden aller Voraussicht nach unsere Kolonien berufen sein, in unserer Wirthschaftspolitik in Zukunft eine wichtige Stellung einzunehmen. Wir erfreuen uns allerdings schon jetzt, wo dieselben in Bezug auf Ein- und Ausfuhr fast noch gar nicht in Betracht kommen, eines ausserordentlichen Aufschwunges in unserem auswärtigen Handel, der 1895 in Aus- und Einfuhr einen Gesammtwerth von $7^1/_2$ Milliarden Mark erreichte. Besonders der Handelsverkehr Deutschlands mit überseeischen, aussereuropäischen Gebieten zeigt in den Jahren 1882 bis 1893 die kolossale Steigerung von 537 579 000 *M.* auf 1 822 236 000 *M.**)

Wenn wir jedoch berücksichtigen, dass allein in dem Jahrzehnt von 1885 bis 1895 unsere Bevölkerung um 3½ Millionen Einwohner gestiegen ist, und dass die Erhaltung der so stark wachsenden Bevölkerung nur möglich ist durch Maassregeln, welche Industrie und Handel in den Stand setzen, für die bedeutend und über den Bedarf des Inlandes hinaus gewachsene Produktion Käufer zu finden, so werden wir bei dem steigenden Wettbewerbe auf dem Weltmarkte nicht umhin können, dem Vorgange Englands und Frankreichs zu folgen und in unseren Kolonien neue Quellen für den Absatz unserer Erzeugnisse zu erschliessen.

*) Ganz ausserordentlich ist insbesondere die Zunahme des Hamburger Schiffsverkehrs; derselbe betrug

	aus See gekommen		in See gegangen	
	Schiffe	Registertonnen	Schiffe	Registertonnen
1875	5 260	2 118 000	5 209	2 085 000
1885	6 790	3 704 000	6 798	3 712 000
1896	10 477	6 445 000	10 371	6 300 000

Hierbei dürfte vor allen die zweitgrösste unserer Kolonien: Südwestafrika Beachtung verdienen, weil dieselbe wenigstens in dem mittleren und südlichen Theile des Schutzgebietes in Uebereinstimmung mit der Kapkolonie, Transvaal usw. sehr günstige klimatische Verhältnisse hat; bei dem zum grossen Theil gebirgigen Charakter des Landes (Windhoek liegt 1 620 m, die benachbarten Auasberge 2 130 m über dem Meere) als ein wahrer Luftkurort bezeichnet wird, und daher, wie auch der sehr günstige Gesundheitszustand unserer Schutztruppe bestätigt, zur Ansiedelung Deutscher ganz besonders geeignet erscheint. Allerdings ist der grössere Theil des, wie schon erwähnt, im Vergleich zu Preussen $2^1/_2$ Mal so grossen Schutzgebietes noch ganz unerforscht und noch nie vom Fusse eines Ansiedlers betreten; auch befindet sich bei der Kürze der Zeit seit unserer Besitznahme die durch häufige kriegerische Unruhen gestörte Erschliessung des Landes noch in den ersten Anfängen und hat sich bisher nur auf wenige Punkte beschränkt; die Einfuhr von Waaren ist daher bis jetzt nur gering und betrifft zum grossen Theil Bedürfnisse der Schutztruppe, während die Ausfuhr erst in kaum nennenswerthem Umfange vorhanden ist. Indessen hat doch die Auffindung ausgedehnter und werthvoller Guanolager bei Cap Cross und an anderen Punkten der Küste gezeigt, welche Schätze noch zu heben sind, und es ist daher nicht ausgeschlossen, dass ausser der Land- bezw. Viehwirthschaft, die in Südafrika in erster Reihe in Betracht kommt, auch die bisher aufgefundenen Spuren von Gold, sowie Silber-, Kupfer-, Bleierzen usw. zu einer lohnenden, industriellen Entwickelung des Landes führen werden, da die bisherigen geognostischen Untersuchungen des Schutzgebietes bei der ungeheuren Ausdehnung desselben sich auf wenige Gegenden beschränken mussten. Auch geht unter dem sicheren und nunmehr ausreichenden Schutz unserer Schutztruppe das Land unter der zielbewussten Verwaltung des Landeshauptmann Major Leutwein und des Regierungsrath von Lindequist einer so hoffnungsvollen Entwickelung entgegen, dass wir, besonders wenn es gelingt, die jetzt so bedrohliche, einen grossen Theil von Südafrika heimsuchende Rinderpest von unserem Schutzgebiete fern zu halten, mit Vertrauen in die Zukunft blicken können.

Immerhin wird man, wenn nicht etwa aussergewöhnliche Verhältnisse, wie z. B. die Auffindung der ausgedehnten Goldminen in Transvaal, eintreten, auf eine nur sehr allmähliche Entwickelung des Landes rechnen können, da verschiedene die Besiedelung desselben sehr erschwerende Umstände vorhanden sind.

Dazu gehört in erster Reihe die grosse Entfernung zwischen Europa und Südwestafrika, und die infolgedessen sehr zeitraubende und kostspielige Personen- und Güterbeförderung.

Dank der Bestrebungen der Berliner Kolonialgesellschaft ist es zwar nunmehr gelungen, durch die Woermannlinie eine regelmässige zweimonatliche Verbindung mit der Swakopmündung und meist auch mit Lüderitzbucht zu unterhalten und hierbei diese Entfernung in etwa 30 Tagen zurückzulegen. Für die Rückfahrt nach Europa ist jedoch eine gleich günstige Verbindung nicht vorhanden, da die zurückkehrenden Woermanndampfer, welche behufs Frachtaufnahme an zahlreichen Häfen der Afrikanischen Westküste anlegen, für die Rückreise bis Hamburg eine Zeit von 8—10 Wochen gebrauchen. Besser und schneller ist die Rückfahrt nach Europa unter Benutzung des alle 4 Wochen nach Kapstadt fahrenden Küstendampfers und von dort mit Englischen Dampfern, welche die Entfernung Kapstadt-Southampton in etwa 17—21 Tagen zurücklegen.*)

Bei der grossen Entfernung zwischen Europa und dem Südwestafrikanischen Schutzgebiete, sowie bei dem bisher noch sehr geringen direkten Verkehr sind natürlich die Passagepreise und Güterfrachten sehr hoch.

Auszug aus dem Frachttarif von Hamburg nach Deutsch-Südwestafrika.

1. Bauholz, Cement, Kalk, Kohlen, Ziegelsteine	30 M.	für 1 t
2. Reis in Säcken, Spiritus in Fässern usw.	35 „	„ 1 „
3. Stück- und Schwergut	40 „	„ 1 „
Ausserdem Landungskosten:		
in Swakopmund	11 „	„ 1 „
„ Walfischbay und Lüderitzbucht	8 „	„ 1 „

Es tritt dies besonders hervor, wenn man die in der vorstehenden Tabelle enthaltenen Sätze mit den Seefrachten für Getreide vergleicht:

Newyork-Liverpool	7,90 M.	für 1 t
Montevideo-Antwerpen	12,00 „	„ 1 „
Ostindien-Liverpool	20,70 „	„ 1 „

und wenn man berücksichtigt, dass auch für die Rückfracht von Südwestafrika nach Hamburg, trotzdem nur ausnahmsweise Rückfracht vorhanden ist, ebenfalls der Satz von 30 M. für 1 t erhoben, und nur für Massengüter, z. B. Guano, eine Ermässigung auf 25 M. für 1 t zugestanden wird. Verhältnissmässig noch höher sind freilich und zwar ebenfalls infolge des zur Zeit noch sehr geringen Verkehrs die Frachtsätze für die Linie Swakopmund bezw. Walfischbay-Kapstadt von 30 M. bezw. 20 M. für 1 t. Der Passagepreis beträgt in erster Klasse 200 M., in zweiter Klasse 100 M. Die Schifffahrtsverbindung mit Kapstadt findet von Swakopmündung aus alle 4 Wochen durch den im Besitz des Premierlieutenant Troost befindlichen Dampfers „Leutwein" statt und nimmt ungefähr 6 Tage in Anspruch. Ferner verkehrt zwischen Kapstadt und den von Englischer Seite abgebauten Guanoinseln, deren bedeutendste Itschaba ist, ein kleiner Segler, die „Seabird", während der Kapstädtische Dampfer „Nautilus", der früher bis Walfischbay lief, jetzt nur bis Port Nolloth (Kapkolonie) fährt. Letzterer Ort ist der Verschiffungsplatz für die Kupferminen von Ookiep. Das Segelschiff „Harry Mundahl" hat dagegen seine Fahrten eingestellt.

Zur Erleichterung und Beschleunigung der Besiedelung unseres Schutzgebietes, sowie zur Hebung der Ein- und Ausfuhr, erscheint es von hoher Wichtigkeit, wenn nicht schon jetzt, so doch mit der weiteren Zunahme des Verkehrs die Frachtsätze entsprechend zu ermässigen und auch auf eine wesentliche Herabsetzung der Passagepreise Bedacht zu nehmen. In letzterer Beziehung wird z. B. in der „Deutschen Kolonialzeitung" folgendes bemerkt:

> „Sollten freilich Unbemittelte unsere Kolonien bevölkern, dann darf die Ueberfahrt im Zwischendeck nicht 320 M. kosten, sondern höchstens 100 M. Jener Preis erscheint nicht blos im Interesse der Besiedelung, sondern überhaupt zu hoch; denn für denselben Preis fährt man auf den Englischen Schiffen bis Australien bei einer Verpflegung, welche die auf den Woermannschiffen weit hinter sich lässt."

In zweiter Reihe wird die Besiedelung des Südwestafrikanischen Schutzgebietes erschwert durch die zur Zeit noch sehr ungünstigen Verkehrsverhältnisse im Innern des Landes. Der innere Verkehr des Südwestafrikanischen Schutzgebietes, dessen grösste Länge vom Orangefluss im Süden bis zum Kunenefluss im Norden etwa 1 200 km und dessen mittlere Breite etwa 600 km beträgt, beruht, da weder Orange- noch Kunenefluss schiffbar ist, oder sonst schiffbare Flüsse vorhanden sind, ausschliesslich in der Anlage von Strassen, Eisenbahnen und Telegraphen.

Bisher erfolgte die Beförderung von Personen und Gütern gewöhnlich mit Ochsenwagen, welche mit 18—20 Ochsen bespannt sind, und etwa 40—65 Centner Güter, wohl nur ausnahmsweise mehr, befördern. Diese Ochsenwagen legen die etwa 350—400 km lange Strecke Swakopmund-Windhoek beladen in 18—20 Tagen, also täglich 20—22 km, zurück, wobei zu beachten ist, dass der die Küste in ihrer ganzen Längenausdehnung einfassende, vollständig wasser- und vegetationslose Sanddünengürtel an der Swakopmündung ganz zurücktritt, und daher an dieser Stelle nicht passirt zu werden braucht. Das Gelände, welches als Bay-

---

*) Die Postdampfer der Castle- und Unionlinie brauchen 17—19, die Zwischendampfer derselben Linie 19—21 Tage.

weg benutzt wird, steigt von der Küste aus terrassenartig auf und nimmt weiterhin an manchen Stellen einen gebirgigen Charakter an, mit steilen Auf- und Abstiegen.

Die alle 4 Wochen zum Anschluss an den Küstendampfer verkehrende Post legt dagegen diese Strecke bei Anwendung von 1—2 Umspannstationen in 10 Tagen zurück, also täglich 35 km. Allerdings werden hierbei zweirädrige Karren verwendet, und die von dem Unternehmer vertragsmässig zu befördernden Brief-, Zeitungs- und Packetsäcke dürfen ein Gewicht von 350 kg nicht überschreiten.

Ungeachtet dieser ausserordentlichen Schwierigkeiten der Beförderung ist mit dem Aufblühen des Handels und der Entwickelung des Landes der Verkehr erheblich gewachsen und hat sich erfreulicherweise immer mehr von dem Englischen Landungsplatze, der Walfischbay, ab und dem Deutschen Landungsplatze Swakopmund zugewandt.

Da im Schutzgebiete Strassen in unserem Sinne überhaupt nicht vorhanden sind, so hat die Landesverwaltung nicht gezögert, ihr besonderes Interesse der Verbesserung der Verkehrsstrassen und der an denselben gelegenen Wasserstellen zuzuwenden. Zunächst wurde über den für Frachtwagen fast unfahrbaren Pass des Auasgebirges eine gute, fahrbare 6 m breite Strasse hergestellt; dann gelang es durch freiwillige Beiträge und Erhebung einer Wagensteuer*) genügend Mittel flüssig zu machen, um die der Verbesserung sehr bedürftige Strasse nach der Küste in Angriff zu nehmen. Die Schutztruppe betheiligte sich durch Stellung von Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften als Aufsichtspersonal an dem Wegebau, während als Arbeiter Eingeborene, und zwar meist Bergdamara, fungirten, welche von den Hererokapitänen gegen Verpflegung gestellt wurden.

Auch im Süden des Schutzgebietes, sowie östlich von Windhoek sind ebenfalls Wegebesserungen in Aussicht genommen.

Nachdem durch die vorerwähnten Verbesserungen in der Beförderung bereits ein wesentlicher Fortschritt gegenüber der ursprünglichen Postbeförderung durch Boten oder Reiter erzielt war, ist eine weitere Beschleunigung dadurch erreicht worden, dass an Stelle der immerhin schweren Ochsenkarren nunmehr leichte, zweirädrige Pferdekarren nach Art der Deutschen Kariolposten treten, welche mit 6 Pferden bespannt sind und auf grossen, 5 Fuss hohen Rädern laufen. Hierdurch wird die sonst übliche Fahrzeit von 10—11 Tagen auf 7—8 reduzirt. Die Postverwaltung ist somit in die Lage versetzt, monatlich regelmässig, ausser 2 Botenposten, 2 Pferdekarrenposten nach und von der Küste zu expediren. Bei den letzteren ist ein gedeckter Vordersitz so eingerichtet, dass 1—2 Personen ausser dem Postillon Platz haben, und so gleichzeitig ein geregelter Personenverkehr von Swakopmund nach Gr.-Windhoek bezw. Zwischenstationen stattfindet. Durch Anlage von Unterkunftsstationen in Salem, Thaobis, Gross-Barmen und Otyisewa werden den Reisenden Nachtlogis und alle im Lande vorhandenen Bequemlichkeiten geboten. Die Beförderung der Post hat kontraktlich der Ansiedler Heyn in Gr.-Windhoek übernommen.

Wie sich unter diesen Umständen die Güterbeförderung gestaltet, ist aus nachstehendem ersichtlich.

Im Jahre 1895 kamen in Swakopmund etwa 700 Wagen aus dem Innern an. Im Jahre 1896 wird sich diese Zahl nach zuverlässiger Berechnung auf 1 200 und mehr steigern, was einer Gütermenge von 60—70 000 Centnern entspricht, die etwa 800 000 bis 1 Million Mark Transportkosten verursachen.

Auf dem sogenannten Baywege, auf einer Strecke von 350 km, muss der von Swakopmund abgehende, mit 40—65 Centnern beladene, von 18—20 Ochsen gezogene, von so und so vielen Reserveochsen, grossem und kleinem Schlachtvieh begleitete, von mindestens 3 Mann geführte Wagen, abgesehen von den vielen zu passirenden Schluchten, bis zu einer Höhe von 1 100 m fortwährend steigen, ehe er seinen Bestimmungsort erreicht.

Dauerte schon eine aussergewöhnlich günstige Fahrt 14 Tage, so kann bei Eintritt ungünstiger Umstände daraus leicht das Doppelte und Dreifache werden; ganz abgesehen davon, dass mit dem Eintritt des Hochwassers der Flüsse (in Südafrika Abkommen der Flüsse genannt) eine vollständige Unterbrechung der Fahrten eintritt. Unerwähnt darf ferner nicht bleiben, dass sich der Bayweg in Bezug auf Wasser und Weide von Jahr zu Jahr verschlechtert hat. Ist auch zu hoffen, dass infolge des in letzter Zeit in ausgiebiger Menge gefallenen Regens der Wassermangel in diesem Jahre weniger störend auftreten wird, so kann doch nicht erwartet werden, dass die stark abgenutzten und durch die alljährlich zunehmende Zahl der Zugochsen sehr zertretenen Weiden sich bald wieder erholen werden.

Durch diesen Mangel an Wasser und Weide, durch Lungenseuche und Milzbrand (bloedziekte) haben ausserdem die meisten und selbst die erfahrensten Frachtfahrer im vorigen Jahre soviel Ochsen verloren, dass es in diesem Jahre unmöglich sein wird, den Verkehr zu bewältigen. Selbst wenn es daher gelingen sollte, die Rinderpest — diese Geissel Afrikas — von den Grenzen unseres Schutzgebietes fern zu halten, so wird man sich doch nach alledem der Ueberzeugung nicht verschliessen können, dass die schleunige Anlage einer Eisenbahn im Südwestafrikanischen Schutzgebiet eine Lebensfrage ist.

Unter diesen Umständen und angesichts des ausserordentlichen Aufwandes an Zeit, Kraft und Zugvieh, sowie des enormen Risikos, das mit dem Frachtfahren verbunden ist, wird es erklärlich, dass die Preise aller Waaren die bekannte, schauderhafte Höhe erreicht haben, bei der der Centner Weizen statt 7 ℳ bis 30 ℳ und die Flasche Bier statt 30 ₰ bis 2,50 ℳ kostet, und man versteht es, wenn der Centner Fracht bis Windhoek 25—30 ℳ zu stehen kommt (1,7 ℳ für 1 tkm).

Auch im südlichen Theil des Schutzgebietes sind ähnliche Verhältnisse vorhanden.

Nach einer Notiz von F. Gessert aus Inachab in Grossnamaland in Nr. 48 der „Deutschen Kolonialzeitung" vom 28. November 1896 sind die Frachtkosten wegen Ungunst des Wüstenweges für die 100 km lange Strecke von Lüderitzbucht bis Gubub für 100 Pfund Engl. 7 ℳ und mehr; dies gibt für 50 kg 7,75 ℳ und für 1 tkm 1,55 ℳ.

Nach einer anderen Notiz des Marinestabsarztes Dr. Sander in Nr. 32 der „Deutschen Kolonialzeitung" 1896 beträgt die Fracht auf dem vielbefahrenen Baywege Swakopmund-Windhoek etwa 1—1,50 ℳ für den Centner und je 25 km, d. i. 0,8—1,2 ℳ für 1 tkm.

Ferner wird an derselben Stelle erwähnt, dass der Centner Brotfrucht bis Windhoek 16—21 ℳ kostet. Dies gibt bei Annahme einer Entfernung von 350 km einen Einheitssatz von 1,2 ℳ für 1 tkm.

Ungeachtet dieser hohen Frachtsätze, die im Durchschnitt zu etwa 1,4 ℳ für 1 tkm angenommen werden können (nach den Normalsätzen der Preussischen Staatsbahnen beträgt der Tarif für 1 tkm Stückgut 11 ₰, also der Satz für Frachtgutbeförderung auf dem Baywege ungefähr das Dreizehnfache), und ungeachtet sich jetzt bei Herstellung friedlicher Verhältnisse mehr Ansiedler dem lohnenden Transportgewerbe zuwenden, tritt doch nicht selten der Fall ein, dass bei stärkerem Güterandrange, oder wenn gar Viehseuchen eintreten, wie dies in den letzten Jahren mehrfach vorgekommen, es an Transportmitteln fehlt, und dann die Güter Wochen, ja Monate lang an den Landungsplätzen zurückbleiben, und dadurch Wind und Wetter, sowie dem Verderben und Verlust ausgesetzt sind, da die vorhandenen Lagerschuppen solchen aussergewöhnlichen Ansprüchen nicht genügen können.

Ausser diesen durch die Natur der Verhältnisse hervorgerufenen Missständen scheint auch der seit dem 1. Dezem-

*) Dieselbe beträgt jährlich für jeden Lastwagen 40 ℳ, für jedes leichtere Gefährt 20 ℳ und hat im ersten Jahre 20 000 ℳ eingebracht.

ber v. J. eingeführte Zolltarif als der Ansiedelung von Südwestafrika ungünstig angesehen zu werden.

Die „Deutsche Kolonialzeitung“ Nr. 1 — 1897 — schreibt darüber in einem Artikel aus Windhoek:

„Der Zolltarif ist nun trotz aller Proteste dagegen angenommen worden, allerdings nicht ganz in der Höhe, wie ursprünglich vorgeschlagen war. Die Einnahmen werden ja ganz bedeutend sein, wenn die Kolonie überhaupt in der Lage ist, diesen Zoll zu zahlen. Besonders bedenklich erscheint uns hier die Bruttoverzollung, da die Verpackung sehr sorgfältig geschehen muss und daher entsprechend schwer wird.“

Es ist von hier aus und mit Rücksicht auf die Kürze der Zeit schwer zu beurtheilen, ob der eingeführte Zolltarif der zum Theil hohen Sätze wegen einen so nachtheiligen Einfluss haben wird. Jedenfalls sollte aber die von der „Deutschen Kolonialzeitung“ hervorgehobene Thatsache, dass die einst so reiche Provinz Angola mit dem 1578 gegründeten Sao Paolo de Loanda seit der in den letzten Jahren erfolgten Einführung der Verdoppelung und Verdreifachung aller Ein- und Ausgangszölle sicherem wirthschaftlichen Ruin entgegengeht, nicht unbeachtet bleiben.

Schon jetzt wird befürchtet, dass die ohnedies schon ganz enormen Preise aller theils von Kapstadt, theils von Europa eingeführten, aus untenstehender Zusammenstellung ersichtlichen Lebensbedürfnisse*) noch weiter steigen und dadurch die Ansiedelung noch mehr erschweren werden. Es kann daher nur auf einer vollständigen Verkennung der Lebensverhältnisse unseres Südwestafrikanischen Schutzgebietes beruhen, wenn schon wiederholt der Vorschlag gemacht worden ist, die Verwaltungskosten durch Ermässigung der angeblich sehr hohen Gehälter der Schutztruppe zu vermindern, was wohl nichts anderes heissen würde, als dieselbe auf die Zuschüsse aus der Heimath zu verweisen.

Da nach der Erklärung der Reichsregierung der Zolltarif nur provisorisch in Kraft gesetzt worden ist, und demnächst auf Grund der gewonnenen Erfahrungen nach Berathung durch den Kolonialrath geändert werden soll, so ist wohl zu hoffen, dass die auch im Reichstage ausgesprochenen Bedenken gegen die Höhe der Zölle, besonders auf Lebensmittel, Kleider usw. Berücksichtigung finden werden.

Zur Hebung der vorgenannten Uebelstände und zur Herbeiführung einer beschleunigten Besiedelung unseres Schutzgebietes wird von allen Seiten übereinstimmend die möglichst rasche Ausführung folgender Maassregeln als unbedingt nothwendig erachtet:

Anlage eines Hafens am Swakopmund,
Anlage von Telegraphen und Eisenbahnen.

In betreff der Landungsverhältnisse in Swakopmund berichtet der Marine-Hafenbaumeister Mönch auf Grund seiner an Ort und Stelle vorgenommenen Untersuchungen folgendes:

Für die gedeihliche Entwickelung unseres Schutzgebietes erscheint es unabweisbar nöthig, eine Hafenanlage zu schaffen, die auch unter ungünstigen Umständen gestattet, Güter jeder Art und Form zu landen. So lange nur mit Booten gearbeitet werden kann, macht die Landung grösserer, schwerer Gegenstände fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Zur Zeit wäre es unmöglich, in Swakopmund das Material und Betriebsmittel für eine Eisenbahn zu landen, nur weil Leichter nicht verwendet werden können. Dieselben sind einmal in der Brandung zu schwer zu handhaben und können andererseits für die Zeit, in der man sie nicht gebraucht, nirgends sicher untergebracht werden. Das Anschleppen an Land, wie es jetzt mit den Booten geschieht, verbietet sich bei so schweren Fahrzeugen von selbst. Von einer Hafenanlage müsse also mindestens gefordert werden, dass sie die Verwendung von grösseren Booten und Leichtern mit 50—100 t Tragfähigkeit gestattet. Für die augenblickliche Verkehrslage im Schutzgebiete wäre damit genug gethan, nicht aber für die Zukunft. Der Mehrkosten wegen, welche durch die Umladung in Leichter entstehen, muss es als durchaus wünschenswerth bezeichnet werden, dass es auch kleineren Segelfahrzeugen und Dampfern bis etwa 500 t Rauminhalt ermöglicht wird, ihre Ladung direkt an einem Pier oder Kai zu löschen, während grössere Schiffe wenigstens eine geschützte Rhede vorfinden. Erst dann wird der Hafen von wirklichem Nutzen sein.

Auf Grund dieser Erwägungen und der vorgenommenen Untersuchungen spricht sich der Marine-Hafenbaumeister Mönch in der folgenden Weise aus:

1. Swakopmund ist für die Anlage eines Hafens nicht allein durch die Beschaffenheit der Küste, sondern auch namentlich durch das Vorhandensein von Wasser und Viehfutter in der Nähe besonders begünstigt.

2. Die örtlichen Verhältnisse verbieten die Erbauung einer eisernen Landebrücke und weisen auf eine Mole unter Verwendung des vorhandenen Steinmaterials hin.

3. Die Mole in einer den jetzigen Bedürfnissen entsprechenden Länge kann mit verhältnissmässig geringen Kosten erbaut werden, ohne die Möglichkeit einer späteren Erweiterung zu verlieren.

In Erwägung aller dieser Umstände, insbesondere der bei bewegter See sehr schwierigen und gefährlichen Landung, der nicht immer zu vermeidenden Beschädigung der Güter und der hohen Landungskosten von 11 ℳ. für 1 t muss es daher als eine der dringendsten Anforderungen angesehen werden, zunächst das spezielle Projekt nebst Kostenanschlag für die Anlage einer Mole in Swakopmund ausarbeiten zu lassen und nach Bewilligung der Mittel ohne Verzug mit der Ausführung zu beginnen. Wie ausserordentlich rasch sich die Ansiedelung an der erst vor 3 Jahren entdeckten Swakopmündung entwickelt, mag daraus entnommen werden, dass bereits mit dem Bau eines zweiten Gasthofes begonnen wird, durch die Bauten der Kolonial-, Siedelungs- und anderer Gesellschaften, sowie Privater der Grund und Boden rasch im Werthe steigt und der Preis des Quadratmeters schon auf 2,50—3 ℳ. getrieben worden ist.

Was die Anlage von Telegraphen und Eisenbahnen betrifft, so würde es natürlich für die wirthschaftliche Erschliessung des Schutzgebietes in hohem Grade erwünscht sein, wenn die Anlage von Telegraphen und Eisenbahnen in der dafür bis jetzt in Aussicht genommenen Ausdehnung gleichzeitig erfolgen könnte. Die bei der grossen Längenausdehnung immerhin bedeutenden Kosten der projektirten Eisenbahnen werden aller Voraussicht nach die Ausführung derselben noch auf Jahre hinaus verzögern, sodass in der Zwischenzeit mit der Herstellung der Telegraphen vorgegangen werden muss, da nicht nur für die wirthschaftliche Erschliessung des Landes, sondern in noch höherem Grade für die Verwaltung des Schutzgebietes, für den Schutz desselben gegen innere und äussere Feinde, sowie gegen Einschleppung von Viehseuchen die schleunige Anlage eines Telegraphennetzes als unbedingt erforderlich bezeichnet werden muss.

Bei der schon erwähnten ungeheuren Ausdehnung des Südwestafrikanischen Schutzgebietes, fast $2^1/_2$ Mal so gross

---

*) Auszug aus dem Werke: Nama und Damara von H von François. Magdeburg 1895.

Vergleichung der Preise.

Gegenstand	Kapstadt ℳ.	Walfischbay ℳ.	Otyimbingwe ℳ.
100 Pfund Zwieback	16—18	75	100
100 „ Reis	20—23	45	60
100 „ Kaffee	80	150	200
100 „ Zucker	25	50	100
100 „ Feinmehl	12	30	50
100 „ Tabak	100	250	500
100 „ Seife	25	75	125—150
100 „ Thee	150	250	400
16 l Kapbranntwein	12,5	64	80—100
12 Fl. Kognak	36	72	120
1 Fl. Bier à $^3/_4$ l	—	1,50	2

als der ganze Preussische Staat, bei der Grösse der Entfernungen

Swakopmund-Otyimbingwe-Windhoek	350—400 km
Windhoek-Otyimbingwe-Okumbahe	200 km
Windhoek-Gibeon	300 „
Gibeon-Keetmanshoop-Warmbad-Landesgrenze	450 „
Lüderitzbucht-Bethanien-Keetmanshoop . . .	270 „

bei dem Umstande, dass z. B. zur Zurücklegung der 750 km (die Entfernung Berlin-Eydtkuhnen beträgt 741,9 km) betragenden Entfernung Warmbad-Gibeon-Windhoek zu Pferde etwa 15 Tage, mit der Ochsenkarre aber etwa 3 Wochen erforderlich sind, und dass daher bei dem Ausbruch eines Aufstandes im Süden der Landeshauptmann in Windhoek erst nach 15 Tagen Nachricht erhalten kann, und die von ihm sofort in Marsch gesetzten Truppen frühestens erst in 5 Wochen Warmbad erreichen können; bei dem ferneren Umstande, dass der Landeshauptmann in Windhoek von der Landung eines Schiffes in Swakopmund erst in 7—8 Tagen Nachricht erhalten kann; dass ein Telegramm von Windhoek nach Europa allein 14 Tage bis Kapstadt braucht, um von dort erst nach Europa gekabelt zu werden — angesichts aller dieser Verhältnisse wird es wohl keiner weiteren Ausführung bedürfen, dass die Verwaltung und der Schutz des Landes mit ganz aussergewöhnlichen Schwierigkeiten verknüpft ist und dass eine wirksame Abhilfe nur durch Anlage eines Telegraphennetzes erreicht werden kann.

Dasselbe würde den Sitz der Landesregierung in Windhoek mit den beiden Häfen Swakopmund und Lüderitzbucht sowie mit den wichtigsten Militärstationen verbinden und im Süden einen Anschluss an die Landtelegraphenlinie der Kapkolonie erhalten müssen. Die Ausdehnung des Telegraphennetzes würde betragen:

Swakopmund-Otyimbingwe-Windhoek .	350 km
Lüderitzbucht-Bethanien-Keetmanshoop	270 „
Windhoek-Gibeon	300 „
Gibeon-Keetmanshoop-Warmbad . . .	400 „
Warmbad-Landesgrenze	50 „
im ganzen	1370 km

Die Kosten eines derartigen Telegraphennetzes würden bei Beschränkung der Zahl und Ausrüstung der Telegraphenstationen auf das dringendste Bedürfniss, und unter wirksamer Hilfeleistung der Schutztruppe bei der Ausführung auf vielleicht 600 *M.* für 1 km beschränkt werden können, und daher im ganzen zu 822 000 *M.* oder rund 900 000 *M.* anzunehmen sein.

So gross diese Anlagekosten mit einer jährlichen Verzinsung von 36 000 *M.* auf den ersten Anblick erscheinen, so liegt es doch auf der Hand, dass durch diese Ausgabe, welche die Anlage eines Telegraphennetzes ermöglicht, eine ungleich grössere Ersparniss durch die dann zulässige Verminderung der Schutztruppe erreicht werden kann und unzweifelhaft erreicht werden wird. Da nach dem Etat der Schutztruppe die Besoldung eines Gemeinen 1 000 *M.*, die Verpflegung 800 *M.*, die Instandhaltung und Ergänzung der Ausrüstung 500 *M.*, im ganzen also pro Kopf 2 300 *M.* beträgt, so genügt schon eine Verminderung der Schutztruppe um 18 Mann, um die jährliche Verzinsung der Baukosten für die Telegraphenanlage aufzubringen. Da der Betrieb sowie die Unterhaltung der Telegraphen durch die Schutztruppe erfolgen, und ein Theil der damit verbundenen Kosten durch die aus dem Privatdepeschendienst erwachsenden Gebühren Deckung finden würde, so kann auch im finanziellen Interesse die schleunige Ausführung des vorgeschlagenen Telegraphennetzes nur dringend empfohlen werden.

Sollte es dessenungeachtet für bedenklich erachtet werden, dem Reichstage eine Vorlage auf Bewilligung der Mittel zur Herstellung des ganzen Telegraphennetzes zu machen, dann halten wir es wenigstens im militärischen, wirthschaftlichen und ökonomischen Interesse für geboten, in den nächstjährigen Etat eine erste Rate von 120 000 *M.* zur Herstellung der Telegraphenanlage auf der rund 200 km langen Linie Swakopmund-Otyimbingwe zu bewilligen, und auf Grund der hierbei gewonnenen Erfahrungen mit der Verlängerung des Telegraphennetzes bis Windhoek und weiter vorzugehen.

Mit der telegraphischen Verbindung zwischen Swakopmund und Otyimbingwe, dem an der Vereinigung der Wege vom Norden und von Windhoek am Zusammenfluss des Omusema und Swakop gelegenen, wichtigsten Punkte des Bayweges, würde schon der grosse Vortheil erreicht werden, dass die jetzt zwischen Windhoek und der Küste 7—8 Tage erfordernde Briefbeförderung auf 3—4 Tage beschränkt wird, dass sämmtliche Militärstationen von Otyimbingwe bis zur Küste telegraphisch mit einander verbunden sind und durch die dann jederzeit herbeizurufende Unterstützung erst in die Lage gesetzt werden, den für die ganze Kolonie so wichtigen Bayweg in wirksamer Weise gegen räuberische Ueberfälle zu beschützen.

Bei dieser Gelegenheit kann nicht unerwähnt bleiben, dass der Verfasser dieser Zeilen, unterstützt von einigen Kolonialfreunden, bereits im Sommer 1894, zu einer Zeit, wo es kaum möglich erschien, mit der numerisch so schwachen Schutztruppe das ausgedehnte Schutzgebiet gegen die Ueberfälle der räuberischen Stämme zu vertheidigen, den Reichsbehörden den Vorschlag machte, die Anlage eines Telegraphennetzes zu übernehmen und die Benutzung desselben dem Reiche gegen einen jährlichen Pachtbetrag zu überlassen.

Was schliesslich das Bedürfniss für die Anlage von Eisenbahnen betrifft, so wird darüber in der letzten, dem Reichstage zugegangenen Denkschrift über die Entwickelung der Deutschen Schutzgebiete folgendes erwähnt:

Für Frachtgüter ist der Ochsenwagen immer noch das einzige Transportmittel im Schutzgebiete. Die Zahl derer, welche die Beförderung von Waaren gewerbsmässig betreiben, hat sehr zugenommen, insbesondere hat sich eine grosse Anzahl alter Schutztruppenreiter diesem Gewerbe zugewandt, indessen reichen die zur Zeit vorhandenen Gefährte längst nicht aus, um den täglich wachsenden Verkehr zu bewältigen. Es kommt hinzu, dass die Wagen nicht dauernd fahren können, da die von der Küste zurückkommenden Ochsen mindestens 2—3 Monate Ruhe haben müssen, um sich zu einer neuen Reise zu erholen. Auch ist zu berücksichtigen, dass viele Frachtfahrer, welche früher eine grössere Anzahl von Gespannen Zugochsen besassen, nach den bedeutenden Verlusten im vorigen Jahre erst wieder ihren Viehstand ergänzen und junge Ochsen zum Ziehen anlernen müssen, was viel Zeit und Mühe erfordert. Zu allen diesen Schwierigkeiten tritt noch der weitere erhebliche Uebelstand, dass zwar auf dem grössten Theile des Bayweges, insbesondere auf der Strecke Otyimbingwe-Gaigamkab, 4—5 verschiedene Wege vorhanden sind und dadurch eine Vertheilung des Verkehrs sowie eine Entlastung der einzelnen Wege eintritt, dass jedoch auf der letzten Strecke von Gaigamkab bis Swakopmündung nur ein einziger Weg vorhanden ist, dessen Wasser- und Weideverhältnisse dadurch natürlich besonders schlechte sind, da überdies sich Weide und Wasser nur im Bette des Swakopflusses selbst finden.

Wie bereits im Reichstage anerkannt worden ist, liegt die einzig wirksame Abhilfe dieser Uebelstände in der Anlage von Eisenbahnen, und zwar in erster Reihe von der Küste bis in die Nähe von Otyimbingwe, sowie demnächst von Lüderitzbucht nach Keetmanshoop.

Auch in den, dem Reichstage mitgetheilten Denkschriften über die im Südwestafrikanischen Schutzgebiet thätigen Gesellschaften wird die Anlage von Eisenbahnen mehrfach erwähnt. Es wird indessen genügen, aus der Konzession der South West Afrika Co. den § 18, Absatz d mitzutheilen. Derselbe hat folgenden Wortlaut:

„Die Festsetzung der Spurweite der Bahnen, die Zahl der Züge sowie der Tarife soll dem Ermessen der Konzessionäre während der ersten 50 Jahre, vom Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Bahnen an, überlassen sein, danach soll der öffentliche Tarif zwischen der Regierung und den betreffenden Bahngesellschaften vereinbart werden."

Im Interesse unseres Schutzgebietes ist zu wünschen, dass diese Vertragsbestimmung, welche der Eisenbahnverwaltung eine so weitgehende Selbständigkeit gewährt, auf eine erheblich kürzere Zeit beschränkt wird. Im übrigen wird über die Anlage von Bahnen in unserem Südwestafrikanischen Schutzgebiet erst dann ein einigermaassen sicheres Urtheil gefällt werden können, wenn die wirthschaftlichen und technischen Vorarbeiten vorliegen werden. Wir haben die wirthschaftlichen Vorarbeiten vorangestellt, weil auf Grund derselben zunächst entschieden werden muss, zwischen welchen Punkten die Eisenbahnen zweckmässig anzulegen sein werden. Bis jetzt ist nur angenommen, dass die nördliche Eisenbahn von Swakopmund in der Richtung nach Otyimbingwe und event. weiter nach den Otaviminen, und die südliche Eisenbahn von Lüderitzbucht nach Keetmanshoop zu bauen sein dürfte.

Die bis jetzt wohl nur ganz oberflächlich vorgenommenen Untersuchungen gestatten indessen noch nicht ein Urtheil über die Führung der Bahnlinien und die wirthschaftlichen Verhältnisse derselben zu fällen. Es erscheint daher vor allem erforderlich und würde auch den im Reichstage laut gewordenen Wünschen entsprechen, im nächsten Etat die erforderlichen Mittel vorzusehen, um einen geeigneten, thunlichst erfahrenen Eisenbahningenieur nach dem Schutzgebiet zu schicken, um dort, unterstützt von den erfahrensten Offizieren der Schutztruppe und den im Lande ansässigen Händlern, die wirthschaftlichen Voruntersuchungen anzustellen, sowie auf Grund dieser und der technischen Vorarbeiten die beste Führung der Linie zunächst wenigstens in den Hauptpunkten zu ermitteln. Diese Aufgabe ist allerdings insofern eine besonders schwierige, als es gilt, diejenige Linie zu wählen, welche bei möglichst billigem Bau und Betrieb, bei den grössten Vortheilen für Ein- und Ausfuhr, für Personen-, Güter- und Viehverkehr auch die meisten Vortheile für die wirthschaftliche Erschliessung des Landes bietet, da über alle diese Punkte bis jetzt nur geringe Erfahrungen vorliegen und bisher nur wenige Offiziere und Beamte sich längere Zeit im Schutzgebiete aufgehalten haben. Da auch in betreff der Festsetzung der Spurweite den Gesellschaften volle Freiheit gelassen worden ist, so glauben wir doch darauf hinweisen zu müssen, dass hierbei eine Entscheidung des Reiches geboten erscheint, da es sich um die Frage handelt, ob die in Südafrika übliche Meterspurweite (3′ 6″ Engl. = 1,067 m) oder eine geringere Spurweite von 0,75 bezw. 0,60 m zur Anwendung kommen soll.

Wenn es auch theoretisch vortheilhafter erscheinen mag, bei dem dereinstigen Anschluss der Eisenbahnen in Deutsch-Südwestafrika an die Bahnen der Kapkolonie oder von Betschuanaland eine übereinstimmende Spurweite zu haben, so kann es bei der Grösse unseres Schutzgebietes und bei den grossen Entfernungen, um die es sich handelt, auf ein Umsteigen bezw. Umladen an den Landesgrenzen im Süden und Osten nicht ankommen. Es erscheint daher um so mehr geboten, sich für die Wahl der geringsten zulässigen Spurweite von 0,60 m zu entscheiden, als dieselbe für den zu erwartenden Personen- und Güterverkehr genügt, die Bau- und Betriebskosten jedoch um etwa 10—15 % geringer anzunehmen sind als bei der Meterspur, bei der grossen Längenausdehnung der zu erbauenden Bahnen aber jede Ersparniss im Bau und Betriebe sehr ins Gewicht fällt.

Um ein Urtheil über die im Schutzgebiete zu bauenden Bahnen zu gewinnen, ist es von Werth, wenigstens annähernd die Anlagekosten zu kennen. Diese Aufgabe ist allerdings sehr schwer zu lösen, da die statistischen Angaben über die Afrikanischen Eisenbahnen, wie aus nachstehendem ersichtlich ist, ausserordentlich von einander abweichen und mit unseren in Deutschland gewonnenen Erfahrungen schwer in Vergleich zu stellen sind.

Es betragen nämlich die kilometrischen Anlagekosten einer Schmalspurbahn von 0,75 m Spurweite:

	Länge km	ℳ
1. Ocholt-Westerstede	7,00	28 882 [1]
2. Sächsische Staatsbahnen	327,42	82 568 [1]
3. Aegyptische Staatsbahn Kenneh Assuan (1,067 m Spurweite) . . .	280,00	28 600 [2]
4. Mombassa-Viktoria-Nyanzasee . .	1 058,00	59 600 [2]
5. Kongo-Eisenbahn Matadi-Stanley Pool	435,00	192 000 [3] 80 000 [4]
6. Tanga-Muhesa	41,00	49 000 [1]
7. Dar-es-Salaam-Mrogoro	258,00	41 667 [2]
Mpiyi-Bagamoyo	33,50	33 000 [2]
Mrogoro-Tabora	777,00	—
Tabora-Tanganyikasee	428,00	—
Tabora-Viktoria-Nyanzasee	280,00	—

Wenn indessen berücksichtigt wird, dass im Vergleich zu den unter 4, 5, 6 und 7 bezeichneten, unter vollständig tropischen Klimaten liegenden Bahnen das Südwestafrikanische Schutzgebiet sich durch ein minder heisses Klima mit kühlen, im Winter sogar bis zu kalten Nächten bei im allgemeinen grosser Trockenheit und wenig Regen auszeichnet, daher im allgemeinen als sehr gesund bezeichnet werden kann; wenn ferner erwogen wird, dass nach den an Ort und Stelle gewonnenen mehrjährigen Erfahrungen die Terrain- und Bodenverhältnisse von der Küste in der Richtung auf Otyimbingwe keine aussergewöhnlichen Schwierigkeiten bieten, und die Gestaltung der von der Küste aus terrassenartig ansteigenden, dann Hügel- und später Gebirgscharakter annehmenden Bodenfläche auf langen Strecken eben und dabei von solcher Festigkeit ist, dass das Geleis in Amerikanischer Weise ohne nennenswerthe Planirungsarbeiten verlegt werden kann; wenn endlich erwogen wird, dass sich brauchbares Steinmaterial an zahlreichen Orten vorfindet, dass in Otyimbingwe, Windhoek und anderen Orten geeigneter Lehm zur Anfertigung von Ziegeln von guter Beschaffenheit vorhanden ist und daraus bereits von der Schutztruppe eine ganze Anzahl von Kasernen, Wohnhäusern usw. mit grossem Geschick ausgeführt worden sind, dass auch, wenn die Landesregierung sich dafür verwendet, es möglich sein wird, von den Häuptlingen ausreichende Arbeitskräfte gegen freie Verpflegung und Lohn zu erhalten, dann wird nach alledem angenommen werden können, dass in Südwestafrika die bei dem Bau und der Unterhaltung der Bahn in Betracht kommenden Verhältnisse wesentlich günstiger sind, als in dem Ostafrikanischen Schutzgebiete.

In Erwägung der beim Bau der Strecke Tanga-Muhesa gewonnenen Erfahrungen und des von Herrn Geheimen Ober-Regierungsrath Bormann für die Bahn Dar-es-Saalam-Mrogoro bezw. Mpiyi-Bagamoyo aufgestellten Kostenüberschlages von 41 667 bezw. 33 000 ℳ für 1 km werden die kilometrischen Baukosten einer von Swakopmund in der Richtung nach Otyimbingwe anzulegenden Eisenbahn mit Rücksicht auf die erwähnten günstigeren Terrain- und Bodenverhältnisse, sowie auf die nur in geringerer Anzahl erforderlichen Bauwerke zu einem Mittelwerth von etwa 35 000 ℳ angenommen werden können. Eine von Swakopmund bis Otyimbingwe anzulegende Schmalspurbahn, die nach Bedürfniss nach den Otaviminen und nach Windhoek verlängert werden kann, würde daher ein Anlagekapital von etwa 7,5 Millionen Mark erfordern.

Nach dem Verlauf der letzten Reichstagsverhandlungen über den Etat der Schutzgebiete erscheint es jedoch vollständig aussichtslos, dass der Reichstag in absehbarer Zeit so bedeutende Mittel, wie sie bei der grossen Längenausdehnung der projektirten Bahnen und den kilometrischen Anlagekosten von 33 000—41 667 ℳ erforderlich sein würden, bewilligen wird.

Es besteht daher, wie Herr Geheimrath Bormann in „Glaser's Annalen", Jahrgang 1896, mittheilt, für Ostafrika bereits die Absicht, vor der Ausführung der eigentlichen Eisenbahnen zunächst eine Pionierbahn mit Petroleummotorbetrieb

[1] Ausführung; [2] Kostenanschlag; [3] Kosten der ersten 22,7 km; [4] Kosten von Kilometer 97,7—121,1.

anzulegen, die man zu einem Kostenbetrage von 20000 ℳ für 1 km herzustellen hofft.

Wir glauben indessen für Südwestafrika noch einen wesentlichen Schritt weiter gehen zu müssen und uns im Interesse einer schleunigen Herstellung der Bahn, Erleichterung der Kapitalbeschaffung und Sicherung einer günstigen Rentabilität auf eine mit Maulthieren betriebene Feldbahn beschränken zu sollen. Da es sich, so lange die aufgefundenen Erzlagerstätten nicht bergmännisch betrieben werden, eine Industrie überhaupt nicht vorhanden ist und die Ansiedler sich ausschliesslich mit Viehwirthschaft beschäftigen, also voraussichtlich für eine Reihe von Jahren nur darum handelt, die langsame, kostspielige, wegen der geringen Leistungsfähigkeit dem Bedürfniss nicht genügende Beförderung der Güter mit Ochsenwagen, die bei Viehseuchen sogar zeitweise ganz in Frage gestellt werden kann, durch eine regelmässigere, schnellere, leistungsfähigere und bei entsprechendem Verkehrsumfang billigere Beförderung zu ersetzen, so erscheint für diesen Zweck eine mit Maulthieren betriebene Feldbahn von 0,60 m Spurweite mit einer Fahrgeschwindigkeit von 3 bis höchstens 10 km in der Stunde, und einer mit der durchschnittlichen Belastung der Ochsenwagen übereinstimmenden Tragfähigkeit der Eisenbahnwagen von 50 Centnern vollständig ausreichend. Unter Zugrundelegung dieses Programms und wenn insbesondere durch Verwendung von Wagen mit 2 beweglichen Untergestellen der Raddruck sowie das Schienengewicht auf das Aeusserste ermässigt wird, ist der Weg vorgezeichnet, um für eine Reihe von Jahren eine dem Bedürfniss vollständig entsprechende Feldbahn mit den denkbar geringsten Bau- und Betriebskosten herzustellen.

Die Personenbeförderung würde zwar ebenfalls Berücksichtigung finden, bei der ungleich grösseren Bedeutung der Güterbeförderung jedoch den Bedürfnissen derselben nachzustellen sein.

Von welchem Werth jede auch nur geringe Verbesserung der Beförderung ist, kann übrigens daraus entnommen werden, dass die von dem Premierlieutenant Troost, à la suite der Kaiserlichen Schutztruppe, beschaffte Strassenlokomotive (von den Ansiedlern Dampfochse genannt) nach Beseitigung zahlreicher und aussergewöhnlicher Schwierigkeiten einen Theil der Güterbeförderung von Swakopmund durch die wasserlose Namiebwüste hindurch bis Haigamkab an Stelle der Ochsenwagen bewirkt.

Die Strassenlokomotive muss hierbei in der Nähe von Nonidas durch das 300—400 m breite Flussbett des Swakop fahren.

Endlich ist eine, wenn auch nur geringe Verbesserung der Wegeverhältnisse an der Swakopmündung dadurch eingetreten, dass seitens der Regierung einige Kilometer Feldbahn von der Landungsstelle durch den tiefen und schweren Sand gelegt worden sind.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Betriebsjahr 1895/96.

(Schluss aus Nr. 21.)

Für die vollspurigen Deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds usw.) zu verstehen sind, im Jahre 1885/86 im ganzen auf 9449,23 Millionen Mark, somit für 1 km der Eigenthumslänge auf 254020 ℳ.; dieselben sind im Betriebsjahre 1895/96 auf 11184,55 Millionen Mark gestiegen, für 1 km der Eigenthumslänge aber auf 247246 ℳ. gefallen. In dem 10jährigen Zeitraume hat also im Gesammtbetrage eine Zunahme von 1735,32 Millionen Mark, das sind 18,36 %, dagegen für 1 km der Eigenthumslänge eine Abnahme von 2,67 % stattgefunden. Der Rückgang der kilometrischen Kosten erklärt sich daraus, dass in den letzten Jahren überwiegend billigere Nebenbahnen gebaut worden sind.

Höher als der Durchschnitt stellen sich die kilometrischen Kosten im Jahre 1895/96 bei folgenden grösseren Bahnen: Pfälzische Ludwigs-Eisenbahn mit 325654 ℳ, Badische Staatseisenbahnen mit 323178 ℳ, Sächsische Staatseisenbahnen mit 320455 Mark, Hessische Ludwigs-Eisenbahn mit 314702 ℳ, Württembergische Staatseisenbahnen mit 310194 ℳ, Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit 286829 ℳ, Preussische Staatseisenbahnen mit 250330 ℳ. Unter dem Durchschnitt dagegen bleiben nachstehende grössere Bahnen: Bayerische Staatseisenbahnen mit 230852 ℳ, Pfälzische Nordbahnen mit 222223 ℳ, Pfälzische Maximiliansbahn mit 210547 ℳ, Ostpreussische Südbahn mit 207192 ℳ, Oberhessische Eisenbahnen mit 176862 ℳ, Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn mit 90325 ℳ, Oldenburgische Staatseisenbahnen mit 87758 ℳ.

Unter Berücksichtigung des durch Eigenthumswechsel veranlassten Unterschiedes zwischen dem letzten Erwerbspreise und den Gesammt-Bauaufwendungen zur Zeit des Erwerbs betrug das verwendete Anlagekapital im Jahre 1885/86 = 9722,11 und im Jahre 1895/96 = 11406,51 Millionen Mark oder 252153 ℳ auf 1 km Eigenthumslänge.

Von den Kosten des letzten Erwerbs waren beschafft worden bis zum Jahre 1885/86: bei den Staatsbahnen durch Staatsanleihen und aus extraordinären Fonds 8847,97 Millionen Mark, bei den Privatbahnen durch Ausgabe von Aktien und Obligationen und durch schwebende Schulden 874,14 Millionen Mark bezw. bis zum Jahre 1895/96: bei den Staatsbahnen durch Staatsanleihen und aus extraordinären Fonds 10725,19 Millionen Mark, bei den Privatbahnen durch Ausgabe von Aktien und Obligationen und durch schwebende Schulden 681,32 Millionen Mark.

Die gesammten Betriebseinnahmen (ausschliesslich der Pachtzinse) sind von 994,51 Millionen Mark im Jahre 1885/86 auf 1495,48 Millionen Mark im Jahre 1895/96, also um 500,97 Millionen Mark oder 50,4 % gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 20,8 % zugenommen hat. Davon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 28,16 (27,54) %, auf den Güterverkehr 67,61 (67,30) % und auf die sonstigen Einnahmen 4,23 (5,16) %. Im Vergleich zum Jahre 1885/86 sind im Berichtsjahre gestiegen die Einnahmen von von 26768 auf 33287 ℳ, mithin um 24,4 %, auf 1000 Nutzkm von 3852 auf 3914 ℳ, mithin um 1,6 % und auf 1000 Wagenachskilometer aller Art von 101 auf 103 ℳ, mithin um 2 %. Die grösste kilometrische Einnahme hatte im Betriebsjahre 1895/96 die Main-Neckar Eisenbahn mit 82368 ℳ erzielt; darauf folgen: die Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) mit 59229 ℳ, die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn mit 43557 ℳ, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 40699 ℳ, die Sächsischen Staatseisenbahnen mit 39558 ℳ, die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit 38393 ℳ, die Preussischen Staatseisenbahnen mit 37471 ℳ, die Pfälzischen Bahnen mit 35032 ℳ, die Badischen Staatseisenbahnen mit 34693 ℳ, die Zittau-Reichenberger Eisenbahn mit 33125 ℳ usw.

Die kleinste kilometrische Einnahme hatte die Schleswig-Angeler Eisenbahn mit 2696 ℳ.

Die Betriebsausgaben, ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und ausschliesslich der Pachtzinse sind in der Zeit von 1885/86 bis 1895/96 von 506,68 auf 837,27, mithin um 330,59 Millionen Mark, also um 49,33 % und die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von 15091 auf 18636 ℳ, also um 23,45 % gestiegen. Fast auf gleicher Höhe haben sich die auf 1000 Nutz- und auf 1000 Wagenachskm aller Art berechneten Ausgaben gehalten, nämlich 2171 gegen 2191 ℳ bezw. 57 gegen 58 ℳ. Die Betriebsausgaben beanspruchten im Verhältniss zu den Betriebseinnahmen im Jahre 1885/86 = 56,38 %, im Jahre 1895/96 = 55,99 %. Während die Privatbahnen unter Staatsverwaltung den letzteren Prozentsatz um 11,23, die Privatbahnen unter eigener Verwaltung um 0,23 % überschritten haben, sind die Staatsbahnen um 0,03 % darunter geblieben. Den höchsten Satz haben die Betriebsausgaben (abgesehen von der Militärbahn, die sich ihrer eigenartigen Verhältnisse wegen zu einer Vergleichung nicht eignet) bei der Schleswig-Angeler Eisenbahn mit 99,62 %, den niedrigsten bei der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn mit 38,68 % erreicht.

Von den Betriebsausgaben beanspruchten die persönlichen Kosten 50,43 % im Jahre 1895/96 gegen 50,12 % im Jahre 1885/86: darauf folgen nach der Reihe ihres Antheils: die Kosten des Bahntransports mit 19,21 (18,82) %, die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände (Oberbau und Betriebsmittel mit 11,63 (12,27) %, die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen mit 11,28 (10,68) %, die allgemeinen Kosten mit 5,91 (6,29) %, die Kosten für die Benutzung fremder Bahnanlagen und Beamten mit 1,11 (1,54) % und die Kosten für die Benutzung fremder

Betriebsmittel (abzüglich der betreffenden Einnahmen) mit 0,43 (0,28) %.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sowie der Pachtzinse hat der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen: im Jahre 1885/86 433,83 Millionen Mark, im Jahre 1895/96 658,21 Millionen Mark, er hat also um 224,38 Millionen Mark oder 51,72 %, mithin um mehr als die Hälfte, zugenommen, dagegen hat er im Verhältniss zu der Gesammteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses nur die geringe Steigerung, von 43,62 auf 44,01 % erfahren.

Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuss im Jahre 1885/86 4,48 %, im Jahre 1895/96 dagegen 5,82 %, mithin 1,34 % mehr. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1895/96 14 651 ℳ. gegen 11 676 ℳ. im Jahre 1885/86, mithin ein Mehr von 2 975 ℳ. = 25,48 %. Den grössten kilometrischen Ueberschuss erzielte im Jahre 1895/96 die Main-Neckar-Eisenbahn mit 30 424 ℳ., dann folgen: die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn mit 22 370 ℳ., die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit 17 868 ℳ., die Eisern-Siegener Eisenbahn mit 17 791 ℳ., die Preussischen Staateisenbahnen mit 17 513 ℳ., die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit 16 445 Mark, die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 15 402 ℳ., die Pfälzischen Eisenbahnen mit 15 280 ℳ., die Sächsischen Staatseisenbahnen mit 14 742 ℳ., die Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) mit 14 527 ℳ., die Hessische Ludwigs-Eisenbahn mit 13 804 ℳ., die Badischen Staatseisenbahnen mit 13 387 ℳ.

Den kleinsten kilometrischen Ueberschuss erzielte die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn mit 922 ℳ.

Dem Ueberschusse der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben treten noch hinzu: Zuschüsse aus den Erneuerungsfonds bezw. aus den Reservefonds (Reserve-Baufonds, Ergänzungs- usw. Fonds), Subventionen, Garantievorschüsse, Zuschüsse von Seiten der Staatskassen, zu Betriebszwecken aufgenommene Darlehen (schwebende Schulden), Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, industriellen Unternehmungen, Damfschiffverbindungen usw. und Ueberträge aus dem Vorjahre. Die zu verwendende Summe betrug mithin 649 655 129 (425 701 501) ℳ. und die Ablieferung an die Staatskassen seitens der Staatsbahnen 614 669 278 (386 915 527) ℳ.

Der Bestand der Erneuerungsfonds betrug am Schlusse des Berichtsjahres bei den Deutschen Bahnen 31 576 214 Mark, während die Reservefonds einen Bestand von 5 889 924 ℳ., d. i. 0,93 % des verwendeten Anlagekapitals zu verzeichnen hatten.

Die hohe Bedeutung, welche das Eisenbahnwesen in sozialer Beziehung gewonnen hat, ergibt sich u. a. auch aus der grossen Zahl der in demselben beschäftigten Personen.

Bei den vollspurigen Eisenbahnen waren im Betriebsjahre 1895/96 im Jahresdurchschnitt 431 816 Beamte und Arbeiter, einschliesslich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen, beschäftigt; mithin kommt auf je 120 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1885/86 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter um 98 377 Personen oder um 29,5 % stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigenthumslänge der Eisenbahnen nur um 21,4 % zugenommen hat. Das grössere Anwachsen der Zahl der Beamten und Arbeiter erklärt sich einerseits aus der inzwischen eingetretenen Verkehrssteigerung, andererseits aus den erheblichen Erleichterungen, die im Dienste namentlich des niederen Personals eingeführt wurden.

Von der Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter entfallen auf die allgemeine Verwaltung 13 952 (15 142) Personen = 3,2 (4,5 %), auf die Bahnverwaltung 124 061 (100 279) Personen = 28,7 (30,1) %, auf die Transportverwaltung 230 818 (167 647) Personen = 53,5 (50,3) % und auf die Werkstättenverwaltung einschliesslich Gasanstalten 62 985 (50 371) Personen = 14,6 (15,1) %.

Die Gesammtzahl ist bei allen Verwaltungszweigen, mit Ausnahme bei der allgemeinen Verwaltung, bei der infolge der Neuorganisation der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen eine Verminderung der Arbeitskräfte eingetreten ist, naturgemäss gestiegen, am stärksten, um 37,7 %, bei der Transportverwaltung.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1895/96 im ganzen 535,80 Millionen Mark gegen 360,31 Millionen Mark im Jahre 1885/86; sie haben mithin um 175,49 Millionen Mark = 48,7 % zugenommen. Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach beträchtlich mehr gewachsen, als die Gesammtzahl der Beamten und Arbeiter, sodass die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1 081 ℳ. auf 1 241 ℳ. = 14,8 % gestiegen ist.

Die Eigenthumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden, der Reichsaufsicht unterstehenden Schmalspurbahnen (also ausschliesslich der sogen. Kleinbahnen), welche Ende des Betriebsjahres 1885/86 382,46 km betrug, ist bis Ende 1895/96 auf 1 297,40 km, also um das 3,4 fache gestiegen.

Von den Schmalspurbahnen waren 607,16 (288,66) km Staatsbahnen und 690,24 (93,80) km Privatbahnen; von den letzteren standen 21,45 (7) km unter Staatsverwaltung. Die Spurweite betrug bei 725,90 km = 1 m, bei 6,61 km = 0,90 m, bei 201,65 km = 0,785 m und bei 363,24 km = 0,75 m.

An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Betriebsjahre 1895/96 270 Lokomotiven, 710 Personenwagen und 6 095 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1885/86 nur 82 Lokomotiven, 138 Personenwagen und 3 293 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1885/86 1 103 876 Nutz- und 27 041 380 Wagenachskm, im Jahre 1895/96 5 328 245 Nutz- und 84 049 630 Wagenachskm.

An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1885/86 im ganzen 20,50 Millionen Mark und auf 1 km Eigenthumslänge 58 058 ℳ., im Jahre 1895/96 dagegen 75,23 Millionen Mark bezw. 57 982 ℳ. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 0,13 % gefallen.

Die Betriebseinnahmen sind von 1,73 Millionen Mark im Jahre 1885/86 auf 6,69 Millionen Mark und die Betriebsausgaben von 0,94 auf 4,61 Millionen Mark gestiegen. Die Ausgaben sind hiernach stärker gewachsen als die Einnahmen, weshalb der Betriebsüberschuss nur von 0,79 auf 2,08 Millionen Mark zugenommen hat.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 10,2 km lange Strecke Lauchstädt - Schlettau, welche am 1. April d. J. von der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt in Betrieb genommen werden wird, ist — vom Tage der Betriebseröffnung ab — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Entwurf eines neuen Verzeichnisses der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die Preise der Vereinsfahrscheine. Der vorbezeichnete Entwurf ist den Vereinsverwaltungen mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 20. d. Mts. — Nr. 1128 — übersandt worden. Derselbe ist einer eingehenden Prüfung zu unterwerfen und das Ergebniss unter Angabe des Bedarfs an Exemplaren des endgültigen Verzeichnisses bis zum 1. Mai d. J. der geschäftsführenden Verwaltung bekannt zu geben.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Stettin. Am 1. April d. J. wird der zwischen den Stationen Freienwalde i/Pom. und Ruhnow der Strecke Stargard i/P. - Belgard gelegene Haltepunkt Teschendorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Stargard - Cüstriner Eisenbahngesellschaft. Die zwischen der Station Gross-Schönfeld und dem Haltepunkt Gross-Rischow neu eingerichtete Haltestelle Friedrichsthal i/Pm. wird am 1. April d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Wagenladungs - Güterverkehr der Zuckerfabrik Friedrichsthal eröffnet. Die Beförderung von Sprengstoffen von und nach der Haltestelle ist ausgeschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Die an der Strecke Magdeburg - Stendal gelegene Haltestelle Angern wird am 1. April d. J. für den Viehverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Vieh in mehrbödigen Wagen sowie von Leichen und Fahrzeugen bleibt ausgeschlossen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. In der an der Linie Wien - Triest zwischen den Stationen Ponigl und St. Georgen gelegenen Haltestelle Grobelno wird am 1. April d. J. die Gepäck- und Eilgutexpedition eingerichtet werden.

Aenderung von Stationsnamen. Königliche Eisenbahndirektion Altona. Die an der westlichen Mündung des Kaiser Wilhelmkanals gelegene Station Brunsbüttel erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Brunsbüttelkoog.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1128 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Entwurf eines neuen Verzeichnisses der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die Preise der Vereinsfahrscheine (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahnverkehr im Monat Januar d. J. und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monats Januar 1896.

Im Monat Januar d. J. wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 1. Januar die 15,085 km lange Lokalbahn Hliboka-Sereth und die 4,86 km lange Lokalbahn Itzkany-Suczawa der Bukowinaer Landesbahnen;

am 18. Januar die 15,99 km lange Theilstrecke Cercan-Krhanitz der Lokalbahn Cercan-Modran;

am 25. Januar die 72,283 km lange Theilstrecke Podwysokie-Ostrów-Berezowica der K. K. Staatsbahnlinie Halicz-Ostrów.*)

Das Ungarische Eisenbahnnetz hat im Monat Januar d. J. keinen Zuwachs an neuen Eisenbahnstrecken erfahren.

Im Monat Januar d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 9 980 646 Personen und 9 527 972 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 27 390 956 fl. erzielt, d. i. für 1 km 858 fl. Im gleichen Monat 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehr von 9 135 618 Personen und 8 850 552 t Güter, 26 364 428 fl., oder für 1 km 862 fl., daher resultirt für den Monat Januar d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 0,5 %.

Das auf Grund der Betriebsresultate des Monats Januar für das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz pro Jahr berechnete kilometrische Ergebniss beziffert sich auf 10 296 fl. und ist somit gegenüber dem für das Jahr 1896 mit 10 344 fl. ermittelten kilometrischen Resultate um 148 fl. oder 0,5 % ungünstiger.

Der Aussenhandel im Monat Februar.

Das Handelsministerium veröffentlicht die Statistik des auswärtigen Handels im Monat Februar. Die Schlussresultate für die Monate Januar und Februar sind die folgenden:

	Rohstoffe		Halbfabrikate		Ganzfabrikate		Zusammen	
	1897	gegen 1896	1897	gegen 1896	1897	gegen 1896	1897	gegen 1896
	Millionen Gulden							
Einfuhr . .	64,3	— 1,7	16,0	— 1,7	32,9	+ 1,6	113,2	— 1,8
Ausfuhr . .	46,2	+ 5,4	15,6	+ 1,4	49,1	— 1,2	110,9	+ 5,6
Aktivsaldo .	—	—	—	—	16,2	— 2,8	—	—
Passivsaldo .	18,1	— 7,1	0,4	— 3,1	—	—	2,3	— 7,4

Der Passivsaldo beträgt demnach 2,3 Millionen Gulden, während die Bilanz der ersten 2 Monate des Vorjahres mit 5,6 Millionen Gulden passiv war. Die Besserung ist auf eine Hebung des Exports von Rohstoffen zurückzuführen. Namentlich hat die Getreideausfuhr um 3,2 Millionen Gulden zugenommen.

Ein neuer Eisenbahnanschluss an das Preussische Eisenbahnnetz.

Die Verhandlungen wegen Abschluss eines Staatsvertrages, betreffend die Fortsetzung der Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald bis zur Reichsgrenze bei Petersdorf (Preussisch-Schlesien), sind, wie verlautet, so weit vorgeschritten, dass deren Finalisirung binnen kurzem erwartet werden darf. Durch Herstellung dieser etwa 30 km langen Strecke, die insbesondere für die Versorgung Reichenbergs mit Schlesischer Kohle wichtig ist, wird einem wiederholt sowohl im Reichsrathe, wie in der Reichenberger Handelskammer dringend ausgesprochenen Wunsche entsprochen werden.

Verleihung von Eisenbahnkonzessionen.

Bezüglich der Verleihung von Eisenbahnkonzessionen ist in der jüngsten Zeit, insofern es sich um Lokalbahnen oder Kleinbahnen handelt, eine Aenderung eingetreten. Während nämlich früher der Kaiser die Konzessionen verlieh, demgemäss auch die Eingangsformel, wie die jedes Kaiserlichen Patents mit den Worten begann: „Wir Franz Joseph der Erste usw.“ und die auf Pergament ausgefertigte Urkunde die eigenhändige Namensfertigung des Monarchen und die Kontrasignatur der betheiligten Ressortminister trug, werden die Konzessionen von Lokalbahnen, welche bereits den Gegenstand legislativer Behandlung gebildet haben, sowie Konzessionen von Kleinbahnen, seit kurzem vom Eisenbahnminister im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien ertheilt und auch von diesem allein unterfertigt. Es geschieht dies auf Grund einer generellen Kaiserlichen Ermächtigung, welche der Regierung das Pouvoir einräumt, ohne speziellen Vortrag an den Kaiser im einzelnen Falle die durch die Umstände gebotene Entscheidung zu treffen. Durch diese Vereinfachung des Geschäftsganges wird eine Beschleunigung der Konzessionsausfertigung herbeigeführt, die für die Interessenten schon aus dem Grunde wichtig ist, weil vor der Ausfertigung der Konzessionsurkunde das Expropriationsrecht nicht ausgeübt werden kann.

*) Ausser den im vorstehenden verzeichneten Eröffnungsdaten wäre noch weiter die am 28. Januar d. J. erfolgte Eröffnung der probeweise für elektrischen Betrieb eingerichteten Strecke Wallgasse-Kaiserstrasse-Alserstrasse-Wallensteinstrasse-Praterstern der Wiener Tramway anzuführen. Von einer Veröffentlichung der Betriebsergebnisse wird vorläufig abgesehen.

Stempelpflicht bei Eingaben an die Oesterreichischen Staatsbahnen.

Das „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt“ veröffentlicht einen Erlass des Eisenbahnministers, welcher die Gebührenbehandlung der an die Behörden und Aemter der Staatseisenbahn-Verwaltung gerichteten Eingaben regelt. Im allgemeinen unterliegen derartige Eingaben einem Stempel von 50 kr. per Bogen und die Beilagen einem Stempel von 15 kr. per Bogen. Die Verordnung enthält ein Verzeichniss derjenigen Eingaben, welche keiner Stempelpflicht unterliegen. Es sind dies im allgemeinen solche Eingaben, bei denen ein öffentliches Interesse obwaltet. Rekurse unterliegen einem Stempel von 1 fl. per Bogen und 50 kr. für jeden weiteren Bogen. Beschwerden gegen Verfügungen der Privatbahnverwaltungen sind mit 50 kr. per Bogen zu stempeln.

Ungarische Seeschifffahrts Gesellschaft „Adria“.

Die Ungarische Seeschifffahrts-Gesellschaft „Adria“ veröffentlicht ihre Rechnungsabschlüsse. Die Dividende wird wie im Vorjahre mit 10 fl. in Vorschlag gebracht. Das Gewinn- und Verlustkonto stellt sich wie folgt: Erträgnisse: Gewinnvortrag 22 536 fl., Staatssubvention 570 000 fl., Schiffserträgniss 948 986 fl., diverse Erträgnisse 37 312 fl., Summe der Erträgnisse 1 558 650 fl. Lasten: Assekuranzprämien 245 894 fl., Werthverminderung der Schiffe 406 037 fl., Prioritätenzinsen 116 676 fl., Abschreibungen 55 802 fl., allgemeine Spesen 251 656 fl., Havarien und Schäden 33 150 fl., Zinsen 60 767 fl., Agioverlust 23 199 fl., Summe der Lasten 1 193 193 fl., Reingewinn 365 457 fl. (gegen 342 734 fl. im Vorjahre). Die Bilanz weist aus: Aktiven: Eigene Schiffe und Maschinen, Umbaukonto 8 301 121 fl., Fiumaner Baukonto und Materialienmagazine 907 797 fl., Kassenbestände 13 133 fl., bei Banken hinterlegte Kapitalien 229 402 fl., Debitoren 424 451 fl., Schiffs- und Bahnfrachten, abzüglich der Spesen 169 955 fl., Werthpapiere 108 228 fl., Baarvorschüsse und Materialien für die im Jahre 1897 zu verrechnenden Reisen 199 239 fl., zusammen 10 353 329 fl. Passiven: Aktienkapital 2 500 000 fl., Prioritäten 2 650 500 fl., Fiumaner Baugründe 150 000 fl., Hypothekaranleihe 347 793 fl., Reserven 3 467 810 fl., Kreditoren, Accepte und Anweisungen 856 889 fl., transitorische Posten 14 878 fl., Reingewinn 363 104 fl., Gewinnvortrag 2 352 fl. Summe der Passiven 10 313 329 fl.

Aus der Schweiz

Der Streik auf der Nordostbahn.

Während die Differenzen, welche anlässlich der letztjährigen Lohnbewegung der Schweizerischen Eisenbahnangestellten zwischen diesen und den 5 grossen Schweizerischen Eisenbahngesellschaften bestanden, seit letzten Sommer in beiderseitigem Einverständniss geschlichtet zu sein schienen, tauchten solche im Laufe dieses Winters mit der Schweizerischen Nordostbahn wieder auf, indem das Personal sich darüber beschwerte, dass die bei den vorjährigen Vermittelungskonferenzen gegebenen Versprechungen nicht gehalten worden seien. Von Seite der Nordostbahndirektion wurden weder wirksame Schritte gethan, um dieser Anschuldigung entgegenzutreten, noch solche, um sich mit dem Personal zu verständigen. Auch der Verwaltungsrath sah lange Zeit dem Streite zwischen Direktion und Personal unthätig zu und als er in seiner Sitzung vom 3. d. Mts. auf Antrag des Regierungspräsidenten von Zürich die Direktion einlud, über die den Gegenstand der Beschwerde des Personals bildenden Verhältnisse Bericht zu erstatten und eine Spezialkommission mit der Prüfung und Antragstellung in dieser Angelegenheit beauftragte, war es bereits zu spät.

Das Misstrauen des Personals gegen einzelne Mitglieder der Direktion, die seinen Ansprüchen gegenüber sich ablehnend verhielten, war so angewachsen und die Stimmung so erregt, dass es darauf bestand, den angekündigten Ausstand durchzuführen, falls auf seine der Direktion eingereichten genau formulirten Forderungen bis 10. d. Mts. keine Antwort erfolge. Dies war nicht der Fall und so wurde, trotz ernster Abmahnung von Seite des Chefs vom Eisenbahndepartement, am 11. d. Mts., Abends 8 Uhr in zahlreich besuchter Versammlung im Schützenhause in Zürich der Ausstand sämmtlicher Arbeiter der Schweizerischen Nordostbahn beschlossen und der Beginn desselben auf Nachts 12 Uhr angesetzt und gehalten. Vergeblich warteten

am 12. d. Mts. Morgens Direktion und Reisende auf die Abfahrt des ersten Zuges auf dem Bahnhof Zürich. Der Zug steht gekuppelt in der Halle, die Postkarren fahren an und bringen ganze Berge Gepäck. Es wird eingeladen; aber vor dem Zuge steht keine Lokomotive, kein Zugführer und kein Kondukteur rufen. Der Ausstand der Angestellten der Nordostbahn ist zur Thatsache geworden. Wie schwer werden die Folgen sein.

Wie in Zürich, so auch auf den übrigen Depots der Nordostbahn. Ueberall hielt sich das Personal genau an die ausgetheilten Befehle der Streikkommission. Von keiner Station ging ein Zug ab und auch die Uebergangsstationen auf andere Bahnen blieben, soweit sie Eigenthum der Nordostbahn sind, unbedient. Der sogen. Nachtzug Genf-Romanshorn langte in Aarau vor geschlossenem Signal an. Der einzige dienstthuende Beamte war der Bahnhofsinspektor, der mit Hilfe eines Dienstmannes die Weichen stellte und den Zug einfahren liess. Der Schnellzug Paris-Arlberg-Wien blieb in Basel stecken usw. Ueberall auf diesen Grenzstationen Stauung des Verkehrs. Die ankommenden Durchgangszüge und Güter werden nicht abgenommen und weiter geführt. Ueberall Reklamationen von Reisenden und Geschäftsleuten, die vorläufig in den Beschwerdebüchern niedergelegt werden.

Ganz besondere Schwierigkeiten wurden der Postverwaltung bereitet. Eine Dampfschiffverbindung Zürich-Wädensweil brachte Zürich in Verbindung mit der Südostbahn und mittelst dieser mit der Gotthardbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen. Freitag Nachts wurde ein Extrazug der Südostbahn in Goldau abgelassen, direkt über Pfäffikon mit Anschluss in Rapperswyl an die Züge des Netzes der Vereinigten Schweizerbahnen. Er führte auch die Auslandposten von Norden und Süden. Auch die Verbindung zwischen der Ost- und Westschweiz und vice versa wurde durch die Südostbahn hergestellt. Die grosse Briefpost aus dem Nachtzuge Genf-Aarau und Ausland nach Zürich wurde über Olten-Wohlen nach Bremgarten geleitet, von wo sie mittelst Fuhrwerken nach Zürich übergeführt wurde. Auf dem Zürichsee fuhren zwischen den wichtigsten Ortschaften der Ufer Schiffe der Südostbahn. Ausserdem wurden eine grosse Zahl Wagenkurse eingerichtet, darunter auch auf der Strecke Zürich-Baden, auf welcher vor 50 Jahren der erste Eisenbahnzug in der Schweiz zur Ausführung gelangte.

Nach Bekanntwerden des Streikbeginns am Morgen des 12. d. Mts. hielt der Bundesrath sofort Sitzung und ordnete zwei seiner Mitglieder, die Vorsteher des Eisenbahndepartements und des Justizdepartements, sowie den Bundesanwalt nach Zürich ab. Mit einem von Aarau aus für sie geführten Extrazug der Centralbahn langte diese Delegation um 2 Uhr 45 Min. in Zürich an. Sie konferirte zuerst mit der Kantonalen Regierung, dann mit der Direktion der Nordostbahn und am Morgen des 13. d. Mts. mit dem Centralkomitee der Bahnangestellten. Die Bahndirektion ersuchte den Chef des Eisenbahndepartements um Uebernahme des Schiedsrichteramtes und war bereit sich dem Ausspruch desselben zu fügen. Das Streikkomitee willigte aber nur zögernd ein, indem die Angestellten, neben den früheren Forderungen in Bezug auf Lohnansätze und Dienstvertrag, noch diejenige der Entlassung einzelner Mitglieder der Direktion und des Betriebschefs aufstellten. Auf diese Forderungen konnte aber natürlich kein Schiedsrichter eintreten. Endlich nach längeren Verhandlungen beschloss auch das Komitee der Angestellten sich dem Entscheide des Chefs vom Eisenbahndepartement, Herrn Bundesrath Zemp, zu unterziehen und wurde der Schiedsgerichtsvertrag von beiden Parteien unterzeichnet. Damit war der Streik beendet. Nachmittags 3 Uhr wurde das Resultat der Versammlung des Nordostbahnpersonals mitgetheilt mit der Aufforderung, den Betrieb sofort wieder aufzunehmen. Diese Mittheilung wurde mit brausendem Jubel entgegengenommen und 2 Stunden später, um 5 Uhr 53 Min. fuhr der Schnellzug nach Basel mit 23 Min. Verspätung aus dem Bahnhof Zürich.

Der Schiedsspruch, den der Vorsteher des Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements, Herr Bundesrath Zemp, in seiner Eigenschaft als Schiedsrichter in Sachen des Nordostbahnkonfliktes fällte, hat folgenden Wortlaut:

1. Das Anstellungsverhältniss und die Gehälter des Personals der Nordostbahn sind in Uebereinstimmung mit dem Anstellungsvertrag und der Gehaltsordnung, sowie den bezüglichen Einführungs- und Vollziehungsbestimmungen der Schweizerischen Centralbahn zu ordnen, soweit nicht die zur Zeit bei der Nordostbahn bestehenden Normen für das Personal günstiger sind. Auch für die Lohnverhältnisse der Taglohnarbeiter sollen die Normen der Schweizerischen Centralbahn zu Grunde gelegt werden.

2. Es sind mit dem Personal neue Anstellungsverträge auf dieser Grundlage abzuschliessen, zu datiren vom 1. Januar 1897 und mit Rückwirkung der darin vorgesehenen Lohnerhöhungen auf 1. Januar 1896.

3. In Bezug auf die zu stellende Kaution ist dem Personal die Wahl zwischen Baarkaution und der Bürgschaftsgenossenschaft zu lassen.

4. Die Direktion der Nordostbahn ist verpflichtet, die Klassifikation der Stationen einer Revision zu unterstellen.

5. Wegen dieser Lohn- und Streikbewegung darf die Direktion der Nordostbahn gegenüber dem Dienstpersonal weder Entlassungen noch irgend welche Maassregelungen eintreten lassen. Auch sind civilrechtliche Ansprüche gegenüber dem Personal, wie auch gegenüber dem Centralkomitee des Verbandes, sowie dem Verbande selbst ausgeschlossen. Es wird überdies die bestimmte Erwartung ausgesprochen, dass die Direktion der Nordostbahn durch angemessene Behandlung des Personals und das Personal durch gewissenhafte Pflichterfüllung das Möglichste zur Herstellung eines im beiderseitigen Interesse liegenden guten Einvernehmens beitragen werden.

6. Die Parteien werden eingeladen, bis 1. Mai d. J. nächsthin sich über die Anstellungsverträge und Gehaltsfestsetzung zu verständigen.

7. Sollten sich bei Vollziehung des gegenwärtigen Schiedsspruches Differenzen ergeben, über welche sich die Parteien nicht zu einigen vermögen, so sind dieselben dem Schiedsrichter zur Prüfung und Entscheidung vorzulegen.

8. Auf weitere Begehren des Personals wird nicht eingetreten.

9. Dieser Schiedsspruch wird beiden Parteien schriftlich mitgetheilt.

Zürich, den 13. März 1897.

Der Schiedsrichter: Zemp.

Kann man auch das Vorgehen der Streikenden, angesichts der durch den Verwaltungsrath vorher erfolgten Einsetzung einer Kommission zur Untersuchung ihrer Forderungen und angesichts der ernsten Abmahnungen von Seite des Chefs vom Schweizerischen Eisenbahndepartement, nicht billigen, so muss ihnen doch das Zeugniss ausgestellt werden, dass ihre Aufführung während des Ausstandes eine musterhafte war. In strengster Ordnung wurde der Streik durchgeführt, ohne dass irgend jemand angetastet oder die geringste Sachbeschädigung verübt worden wäre, ohne dass sich das Personal die geringste Ausschreitung zu schulden kommen liess. Der Vermittelung des Bundesrathes ist es gelungen, den Streik zu schlichten zur Zufriedenheit beider Theile.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Verbindungsbahn Gelsenkirchen-Schalke Rh.-Hessler. Am 1. April d. J. wird die Verbindungsbahn Gelsenkirchen-Schalke Rh.-Hessler unseres Bezirks mit der für Wagenladungsgüterverkehr der angeschlossenen Werke eingerichteten Station Schalke Rh. dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Mit demselben Tage treten für diese Station — unter Aufhebung der Tarifstation Schalke B. M. — direkte Entfernungen und Frachtsätze im Verkehr mit Statione der Preussischen, Bayerischen, Oldenburgischen und Sächsischen Staats-, der Westdeutschen und Mitteldeutschen Privatbahnen, sowie im Rheinisch Niederdeutschen und Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande in Kraft.

Ferner finden die in verschiedenen Tarifen mit dem Vermerk einer späteren Gültigkeit für die Station Caternberg-Nord vorgesehenen ermässigten Entfernungen und Frachtsätze vom 1. April d. J. ab Anwendung. (592)

Essen, den 25. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Betriebsüberlassungen.

Zum 1. April 1897 geht die Betriebsinspektion 2 in Thorn mit den Strecken Schönsee (ausschl.)-Osterode von km 163,86 bis km 258,20,

Bahnhof Jablonowo (Richtung nach Graudenz) von km 49,67 bis km 51,76

Bahnhof Jablonowo (Richtung nach Soldau) von km 0,00 bis km 1,10 auf die Königliche Eisenbahndirektion in Danzig über.

Durch den Uebergang werden diese Strecken, welche jetzt zum Geschäftsbereich der Maschineninspektion und der Verkehrsinspektion in Thorn und der Telegrapheninspektion in Bromberg gehören, der Maschineninspektion und der Verkehrsinspektion in Graudenz und der Telegrapheninspektion in Danzig zugetheilt.

Die von der Betriebsinspektion 2 in Thorn verbleibende Reststrecke Papau-Schönsee (einschl.) geht zu dem genannten Zeitpunkte auf die zum Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg gehörige Betriebsinspektion 1 in Thorn über.

Bromberg, den 25. März 1897. (593)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Auf den nachstehenden Strecken wurde der Gesammtverkehr wieder wie folgt aufgenommen:

Itzkany-Suczawa am 16./3.,
Podwysokie-Krzywe am 21./3. und
Ostrow - Berczawica - Kopyczynce am 23./3. l. J.

Wien, am 23. März 1897. (594)

4. Güterverkehr.

Güterverkehr von und nach Grossenlinden. Von und nach dem zwischen den Stationen Giessen und Langgöns liegenden Haltepunkte Grossenlinden werden vom 1. April d. J. ab sowohl Stückgüter als auch Wagenladungen mittelst der Rangirzüge über Giessen befördert. Direkte Abfertigung von und nach Grossenlinden findet nicht statt.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 18. März 1897. (595)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. April d. J. wird die Schmalspurbahn Klotzsche - Königsbrück als normalspurige Hauptbahn eröffnet und vom gleichen Tage ab die Station Königsbrück in den Verbandsverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen und bei unserm Verkehrsbüreau hier auf Anfrage zu erfahren.

Dresden, den 20. März 1897. (596)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. April 1897 tritt eine Neuausgabe der auch für den Verkehr der Stationen Basel Badischer Bahnhof loco und transit und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits gültigen allgemeinen Schweizerischen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation in Kraft, durch welche die gegenwärtige Ausgabe vom 1. Januar 1895 nebst Nachtrag I aufgehoben und ersetzt wird.

Diese Neuausgabe enthält verschiedene Aenderungen und Ergänzungen sowohl der Tarifvorschriften als der Güterklassifikation. Soweit durch dieselbe gegenüber der seitherigen Ausgabe Taxerhöhungen eintreten, bleibt die billigere Tarifirung noch bis Ende Mai 1897 in Kraft.

Exemplare der neuen Drucksache können von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 21. März 1897. (597)
Generaldirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. April 1897 treten die Nachträge XVIII zum Tarifhefte 1 und XXIV zum Tarifhefte 2 in Kraft. Sie enthalten u. a. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, sowie der Stations- und Ausnahmetarife.

Abzüge hiervon sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 19. März 1897. (598)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. April 1897 tritt der Nachtrag 1 zum Magdeburg-Halle-Bayerischen Gütertarif vom 1. Januar 1897 in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen, Entfernungen bezw. Frachtsätze für eine Anzahl neu aufgenommener Stationen, ferner Abänderungen einiger Ausnahmetarife sowie neue Ausnahmetarife für die Artikel Porzellanerde (Chinaklay, Kaolin), Rübenerde zum Düngen und Brennstoffe.

Der in den Nachtrag aufgenommene Ausnahmetarif für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) ist bereits seit dem 15. Februar d. J. in Geltung.

Die Entfernung für die Stationsverbindung Schlachters-Bad Schmiedeberg, welche im Tarif irrthümlich mit 643 km angegeben ist, wird durch den Nachtrag auf 693 km richtig gestellt. Die hiermit verbundene Frachtvertheuerung tritt erst am 1. Juni 1897 in Wirksamkeit.

Magdeburg, den 20. März 1897. (599)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
und namens
der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Die in Theil II Heft A auf Seite 11 und 12, in Theil II Heft B Nachtrag I auf Seite 3–6 enthaltenen besonderen Vorschriften für Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen werden ab 1. April d. J. durch die hiefür in Nachtrag II zu Theil I Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits enthaltenen Bestimmungen ersetzt.

München, im März 1897. (600)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Braunkohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbrikets von den Stationen Brühl, Herzogenrath, Horrem, Kalscheuren, Kierberg, Köln-Ehrenfeld, Königsdorf und Liblar des Eisenbahndirektionsbezirks Köln nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Holländischen Bahn, der Niederländischen Central- und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft in Kraft, welcher gegenüber den am gleichen Tage zur Aufhebung gelangenden gleichnamigen Tarif vom 1. September 1895 theilweise Frachtermässigungen enthält. (601)

Köln, den 24. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. April 1897 ermässigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 (Dünger, Konverterschlacken etc.) im Verkehr nach und von der Station Rodingen Grenze der Prinz Heinrich-Bahn um 0,031 ℳ für 100 kg.

Stuttgart, den 19. März 1897. (602)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für die Beförderung von Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. April d. J. der Nachtrag IX in Kraft, enthaltend Eisenerzfrachtsätze nach der Station Neumühl des Direktionsbezirks Essen, Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für Koks zum Hochofenbetrieb nach den Stationen Eisern und Hain der Eisern Siegener Eisenbahn, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 20. März 1897. (603)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif; Ausnahmetarif für Petroleum und Rohbenzin vom 1. November 1895. Die auf Seite 4 und 5 (auch Seite 2 des Nachtrags I unter Ziffer I) enthaltenen Vorschriften für die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen treten mit 31. März 1897 ausser Kraft.

Vom 1. April 1897 gelten für den Transport von Flüssigkeiten in Kesselwagen die einschlägigen Vorschriften des vom gleichen Tage gültigen Nachtrags II zum Tarif Theil I, Abtheilung B des Güterverkehrs zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. März 1896.

München, im März 1897. (604)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. April d. J. treten für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen der Station Bunzlau des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau einerseits und den Stationen Frohburg und Groitzsch der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, über welche die genannten Stationen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 22. März 1897. (605)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch - Bayerischer Gütertarif vom 1 Juni 1883. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 werden die Stationen Doos und Röthenbach b. Lauf in den bestehenden Ausnahmetarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren aufgenommen. Nähere Aufschlüsse ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, im März 1897. (606)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn transito zur Ausfuhr nach Russland, Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 1 und Heft 2, Deutsch-Sosnowicer Grenztarif, Heft 1, Deutsch-Mlawaer Grenztarif und Tarif für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Thorn transito.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Gevelsberg (Nord) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken Illowo und Thorn transito zur Ausfuhr nach Russland, in die Tarifhefte 1 und 2 für den Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr in das Tarifheft 1 für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, in den Tarif für den Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr und den Tarif für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Thorn transito mit den für Gevelsberg-Haufe gültigen Entfernungen und Frachtsätzen aufgenommen.

Bromberg, den 21. März 1897. (607)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Stationen Brand bei Aachen und Eschweiler Thal des

Eisenbahndirektionsbezirks Köln und die Stationen Theux der Belgischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs, Theil II, Heft A, I. Abtheilung, vom 1 Juni 1890 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen

Köln, den 25 März 1897. (608)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-Oberhessischer Güterverkehr Die im vorbezeichneten Verkehre bestehende Beförderungsbegünstigung für frische und sterilisirte Milch wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. auch auf Magermilch, Buttermilch und Molken ausgedehnt.

Im Abschnitt II B 1a des Tarifs sind dementsprechend die Worte „Frische und sterilisirte Milch“ abzuändern in „Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken.“

Cassel, den 19. März 1897. (609)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch - Bayerischer Verkehr. Unter vorstehender Bezeichnung tritt am 1. April d. J. ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Verkehr zwischen Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Kassel, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Halle a. S., Hannover, Kattowitz, Köln, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Münster, Posen und Stettin, sowie der Eisenberg-Crossener, Eisern-Siegener und Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits in Kraft. Durch denselben werden der Werrabahn - Bayerische Tarif vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen und der Preussisch - Bayerische Tarif vom 10. Mai 1893 nebst Nachträgen, letzterer jedoch mit Ausnahme der nachgenannten Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a. M. aufgehoben.

Die Bestimmungen und Frachtsätze für den gleichen Verkehr zwischen Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen treten ohne Ersatz ausser Kraft. Durch den neuen Tarif werden neben zahlreichen Verkehrserweiterungen und zum Theil erheblichen Tarifermässigungen auch einzelne Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt. Die seitherigen billigeren Frachtsätze bleiben jedoch noch bis 15. Mai d. Js. in Geltung.

N i c h t a u f g e h o b e n werden durch den neuen Tarif die Frachtsätze für die dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a. M. angehörenden Stationen Assenheim, Bebra, Burghaun, Burgsinn, Butzbach, Elm, Flieden, Friedberg i. Hessen, Fulda, Gelnhausen, Giessen, Heldenbergen, Windecken, Hersfeld, Hünfeld, Jossa, Langenselbold, Meerholz, Mittelsinn, Neuhof, Neukirchen i. H., Rieneck, Salmünster, Schlüchtern, Steinau, Sterbfritz, Tann, Vilbel, Vollmerz und Wächtersbach; dieselben bleiben bis zur Aufnahme in den Nassau-Bayerischen Vieh- etc. Tarif in Kraft.

Die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, welche der neue Tarif enthält, sind von den Landesaufsichtsbehörden der betheiligten Eisenbahnen genehmigt worden.

Der neue Tarif kann zum Preise von 25 Pf. das Stück von der diesseitigen Drucksachen-Verwaltung hierselbst oder durch Vermittelung der betheiligten Abfertigungsstellen bezogen werden.

Erfurt, den 20. März 1897. (610)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif der Gruppe II und Wechseltarife der Gruppe II mit den Preussischen und Grossherzoglich Hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die an der Strecke Königszelt-Liegnitz zwischen Jauer und Brechelshof gelegene Anschlussstelle A l t - J a u e r in den Gruppentarif II (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) sowie in die Wechseltarife der Gruppe II mit den Preussischen und Grossherzoglich Hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, jedoch nur für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Zuckerfabrik, einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Alt-Jauer und den Stationen der Tarifgruppe II sind in dem am 1. April d. J. zur Ausgabe gelangenden Nachtrag 2 zum Gruppentarif II enthalten. Im übrigen werden bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen der Frachtberechnung die Entfernungen von Jauer mit einem Zuschlage von 4 km oder von Brechelshof mit einem Zuschlage von 3 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Der Nachtrag 2 zum Gruppentarif II enthält ferner ausser bereits früher bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen:

a) Entfernungen und Frachtsätze für die nach Ausgabe des Nachtrages 1 eröffneten Verkehrsstellen,
b) Aenderungen und Ergänzungen des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs),
c) Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs 6a für Braunkohlen usw. mit theilweise ermässigten Frachtsätzen; insoweit Erhöhungen eintreten, gelten die Sätze und Anwendungsbedingungen des bisherigen Ausnahmetarifs noch bis Ende September 1897,
d) einen neuen Ausnahmetarif 19 für gebrechten Flachs,
e) Aenderung des Umkartirungstarifs,
f) Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrages II können durch die Stationskasse Breslau O.S. unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, im März 1897. (611)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher Güter-Verkehr. (Gruppen I, II/V.) Am 1. April 1897 tritt für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 5 in Kraft. Derselbe enthält neben zahlreichen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen wie z. B. Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife für Rohstoffe und Brennstoffe, Einführung neuer Ausnahmetarife für feuchte Stärke, für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, Aenderung des Umkartirungstarifs usw.

1. neue Entfernungen für die Stationen Gutschdorf und Reinswalde des Direktionsbezirks Breslau, Berkenwerder, Dechsel, Landsberg a. W. Brückenvorstadt, Rosswiese und Trebisch des Direktionsbezirks Posen; Cauerwitz, Droissig, Groitzschen, Molau, Osterfeld, Rgbz. Merseburg, Schkölen, Weickelsdorf des Direktionsbezirks Erfurt und Grüna und Woltersdorf bei Luckenwalde des Direktionsbezirks Halle;
2. neue Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20000 kg von Büddenstedt nach den Stationen des Küstengebiets;
3. neue Ausnahmefrachtsätze für Giesserei-Roheisen von Vienenburg nach Grube Vaterland;
4. neue Ausnahmefrachtsätze für Schiffskojen (alte und neue) zwischen Gotha und den Seehafenstationen Danzig, Elbing, Königsberg und Memel.

Schliesslich werden verschiedene Entfernungen, besonders im Verkehr mit Gera (Reuss), Preussische Staatsbahn berichtigt, wodurch theilweise Frachtermässigungen eintreten.

Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen, welche auch Auskunft über die Höhe der neuen und abgeänderten Frachtsätze ertheilen, zu beziehen.

Magdeburg, den 25. März 1897. (612)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Oesterreichischer-, Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer und Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. A e n d e r u n g d e r B e s t i m m u n g e n f ü r d e n T r a n s p o r t v o n F l ü s s i g k e i t e n i n K e s s e l w a g e n. Die im Sächsisch-Oesterreichischen Verbands - Gütertarif Theil II, Heft 1 bis 5 und im Sächsisch-Westösterreichisch - Ungarischen Verbands-Güter-Tarif Theil II Heft 4 enthaltenen besonderen Bestimmungen für den Transport von Flüssigkeiten in Kessel- (Reservoir-, Cisternen-) und anderen Gefässwagen, ferner die im Nachtrag II zum Theil II Heft 1 und 4 des S ä c h s i s c h - U n g a r i s c h e n Verbandsgütertarifs unter IIIb Seite 4—5 enthaltenen gleichen Bestimmungen des Ausnahme-Tarifs 21 (Benzin aus Erdöl, roh und raffinirt) treten am 31. März 1897 ausser Kraft.

Vom 1. April 1897 an gelten für den Transport von Flüssigkeiten in Kesselwagen die einschlägigen Vorschriften des vom gleichen Tage gültigen Nachtrags I zum Tarif Theil I Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland usw. andererseits. Insoweit die seitherigen Vorschriften den Verfrachtern günstiger sind, als die neuen Bestimmungen, treten diese erst ab 15. Mai d. Js. in Kraft.

Dresden, am 23. März 1897. (613)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband Theil II Heft 1 und 2. Ostdeutsch-Ungarischer Verband Theil II Heft 1 Nachtrag IV. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband Theil II Heft 1 Nachtrag 16 und Heft 4 Nachtrag 4. Norddeutscher Güter - Verkehr mit Galizien und der Bukowina Theil II Heft 1. Am 1. April d. J. gelangen durch den Nachtrag II zum Tarif Theil I Abtheilung B vom 1. März 1896 für den Güter-Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland etc. andererseits e i n h e i t l i c h e Bestimmungen für die Benutzung von Kesselwagen zur Einführung. Es treten daher die in den obenbezeichneten Tarif-Theilen II enthaltenen Vorschriften über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen mit Ende März d. J.,

(Güterverkehr Fortsetzung S V.)

Nr. 6. Jahrgang 1897. Berlin, am 27 März 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A K	880	1	—	eisernes Fass —	290	1	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
2	A K	14	1	Kiste	Gewürz —	14	2	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
3	B	253	1	Pack	Papier —	140	3	Aachen	K. E.-D. Köln	
4	B	160	8	"	grauer Pappdeckel —	175	4	Crefeld	"	
5	B	—	2	Kolli	ger. Fische —	18	5	Dömitz	K. E.-D. Altona	verkauft.
6	B B M	40521	1	—	leeres Bierfass —	—	6	Mainz Güter-Abf.	Dir.-Bez. Mainz	
7	B S	5120	1	Kiste	Farbe in Flaschen —	25	7	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
8	C B	470/1	2	Bund	Blechtafeln —	97	8	Bopfingen	Württemberg. Stsb.	
9	C H	20	1	—	Gussstück —	357	9	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
10	C K	25	1	Packet	Bolzen —	12	10	Hagen	"	
11	{ C L & S }	4	5	—	leere Körbe —	17	11	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
12	C V	5	1	Ballen	Kleiderstoffe —	9	12	Danzig	K. E.-D. Danzig	
13	D B W	695	1	Korbfl.	? (gefüllt) —	33	13	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
14	D R F S	9179	1	—	leeres Bierfass —	—	14	Mainz G. A.	Dir.-Bez. Mainz	
15	E D S I	I	1	Stab	Rundstahl —	3	15	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
16	E F	—	1	Fass	ansch. Oel —	45	16	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
17	F	95	1	—	leeres Fass —	118	17	Mannheim	Badische Stsb.	
18	F B	8694	1	Kiste	leer —	7	18	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
19	F L	339	1	"	Glaswaaren —	26	19	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
20	F S	13/15	3	Fässer	Oel —	582	20	Düsseld.-Derend.	"	
21	F T	62851	1	Eimer	Margarine —	—	21	Solingen-Süd	"	
22	F W	3	1	Korb	leere Glasflasche —	33	22	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
23	G B	{ 1. 115. 2870 }	3	Kisten	leer —	31,5	23	Bremen	K. E.-D. Hannover	
24	{ G F M }	33	1	Ballot	? —	49	24	Würzburg	Badische Stsb.	{ Mülhausen überschrieben.
25	G G	30430	1	Ballen	Korbwaaren —	14	25	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
26	G J	8	1	Kiste	? —	41	26	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	{ beschr.: (Bruzelles).
27	G W	3162	1	—	l. Halbstückfass —	—	27	Mainz Güter-Abf.	Dir.-Bez. Mainz	{ Breslau-Mainz bezett.
28	H	—	1	Kollo	Felgenholz —	13	28	Wismar	Meckl. Friedr.-Frzb.	
29	H C J	827	1	Kiste	leer —	9	29	Bremen	K. E.-D. Hannover	
30	H G	2673	1	"	Laternen —	85	30	Löhne i/W.	"	
31	H G	41	1	Ballen	Handkoffer —	7	31	Bremen	"	{ beschr.: Bremen.
32	H K	—	1	Sack	Kuhschwänze —	97	32	Bonn	K. E.-D. Köln	
33	{ ⊢S⊣ }	39	2	—	Hufeisen —	27	33	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
34	H S	100	1	Kiste	leer —	15,5	34	Bremen	K. E.-D. Hannover	{ beschr.: Bremen.
35	J C	—	1	Bund	4 leere Körbe —	7	35	Altona	K. E.-D. Altona	
36	J M	9620	1	Fass	leer, 56,7 l —	—	36	Frkfrt. a/M. H.L.B.	Dir.-Bez. Mainz	{ Bacharach bezettelt.
37	K D	II	1	Sack	Schilf —	30	37	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
38	L	3	1	{ Satzkistchen }	4 leere Kistchen —	6	38	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
39	L	200	1	Kiste	leer —	30	39	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
40	L	—	1	Tönnchen	Sardinen —	3,5	40	Solingen-Süd	"	{ Köln-Süd-Frankfurt a/M. bez.
41	L	1	1	Sack	Blumenerde —	50	41	Frkfrt. a/M. H.L.B.	Dir.-Bez. Mainz	
42	L P	2	1	Pack	7 Stck. leere Körbe —	44	42	Crefeld	K. E.-D. Köln	
43	L S	4	1	Ballen	Stoffe —	51	43	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
44	M	1/2	2	—	Eisentheile —	76	44	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
45	N F	69	1	Fass	leer, 27 l —	—	45	Frkfrt. a/M. H.L.B.	Dir.-Bez. Mainz	{ Bacharach bezettelt.
46	O	2	1	—	eisernes Gewicht*) —	8	46	Offenburg	Badische Stsb.	
47	P	5	1	Pack	Lumpen —	38	47	Bremen	H. E.-D. Hannover	{ beschr.: Bremen.
48	P gelb	—	1	Kollo	{ geschweiftes Gussstück }	2	48	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	

*) Anschein. zu einer Futterschneidemaschine gehörig.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	P	2	1	Ballen	braun wollenes Damentuch	21	49	Aachen	K. E.-D. Köln	
50	P C S	698	1	Kiste	Eisenwaaren	24	50	Heidelberg	Badische Stsb.	
51	P F	1818	1	"	Lampenschirme aus Papier u. Pappe	4	51	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
52	R & C	3578	1	Kollo	Holzverzierung	0,3	52	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen.
53	R G	3576	2	—	leere Kisten	100	53	Eschweiler	K. E.-D. Köln	bezettelt: Bremen / Hannover.
54	R L	10168	1	Kiste	Kamillenthee	28	54	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
55	R N	—	1	—	gusseis. Rahmstück	9	55	Bremen	"	
56	S	1	1	—	leere Fächerkiste	14,5	56	Hannover N.	"	alte Beklebung: Hope. / Hannover.
57	T C	7432	1	Kiste	?	52	57	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
58	T H K L	1978	1	—	leeres Bierfass	—	58	Mainz Güter-Abf.	Dir.-Bez. Mainz	
59	T M	10	1	Fass	leer	5	59	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
60	T N	69	1	Kiste	Wein	116,5	60	Culm	K. E.-D. Danzig	
61	V E H	2433	1	—	leeres Fass	6,5	61	Bremen	K. E.-D. Hannover	
62	W B	—	1	Pack	Papier	103	62	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
63	W G	11001 11004	2	Kolli	Matten	?	63	Spandau	K. E.-D. Berlin	
64	W M	5656	1	Sack	Graupen	50	64	Neuss	K. E.-D. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
65	+ ● Berlin	—	4	Stangen	Stahl	55	65	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
66	[Zeichen] Bremen	1207 1208	2	Packen	Papier	58	66	Bremen	K. E.-D. Hannover	
67	Station Bng.	8	1	—	Flankirbaum	?	67	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
68	M. Bosten	—	3	—	leere Fässer	34	68	Aachen	K. E.-D. Köln	
69	Kattowitz	21082	1	Wagen	Staubkohle	?	69	Morgenroth	K. E.-D. Kattowitz	
70	Laux	1239	1	—	leeres Bierfass	—	70	Mainz G.-A.	Dir.-Bez. Mainz	
71	Marzeu	178	1	Kiste	Margarine	—	71	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
72	Pschorr	39766	1	—	leeres Bierfass	19	72	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
73	Schloss-brauerei	—	1/8	Fass	leer	—	73	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
74	Schramm	—	1	—	leerer Kübel	3	74	Mainz Güter-Abf.	Dir.-Bez. Mainz	Mainz bezettelt.
75	Wangerin	2	1	—	Gitter	—	75	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
76	grün	1	1	Stange	verzinktes Eisenrohr	35	76	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
77	—	170	1	Kasten	Hausrathsgegenstände	34,5	77	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Franz	
78	—	367	1	Sack	Keile	16	78	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	auf der Strecke gef.
79	—	590. 4084	1	—	eis. Platte (95 × 30 cm)	13	79	Brahlstorf	"	
					D. Güter m. Zeich. vers.					
80	rother Strich	—	6	Stäbe	Stahl	40	80	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
81	weisser Strich	—	2	Bund	Rundeisen	60	81	Schalksmühle	K. E.-D. Elberfeld	
82	gelber Strich	—	1	—	gusseis. Buchse	5	82	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
83	Strich weiss	—	3	—	gusseis. Schwungräder	105	83	Bremen	K. E.-D. Hannover	
84	grüner Strich	—	1	—	verzinktes Eisenrohr	34	84	Lubasch	K. E.-D. Bromberg	
85	rother Strich	—	2	—	verzinkte Eisenrohre	20,5	85	"	"	
86	Л	—	1	—	eisernes Rad	11	86	Schladen	K. E.-D. Magdeburg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
87	—	—	1	Sack	ungeschlissene Bettfedern	6	87	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
88	—	—	1	—	leere Blechbüchse	6	88	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
89	—	—	1	—	leere Blechbüchse	0,5	89	Mainz Güter-Abf.	Dir.-Bez. Mainz	
90	—	—	4	—	leere Blechkannen	20	90	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
91	—	—	1	Bund	Blechkübel	2	91	Gmünd	Württemberg. Stsb.	
92	—	—	1	—	Bodenkarre	25	92	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
93	—	—	3	Stück	Bretter	37,5	93	Gräfenroda	K. E.-D. Erfurt	
94	—	—	7	—	Bretter, 4 m lg., 17 cm breit	—	94	Wernshausen	"	
95	—	—	3	—	Bretter, 4,4 m lang	—	95	Lonsee	Württemberg. Stsb.	
96	—	—	1	—	Dampfheizungshahn	—	96	Coblenz M.	K. E.-D. Köln	
97	—	—	1	Packet	◇-Eisen	—	97	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
89	—	—	1	Stab	⊔-Eisen	21	98	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
99	—	—	1	—	Eisenrohr	15	99	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
100	—	—	1	Kollo	Eisentheile	14	100	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
101	—	—	4	—	eis. Feldbahnschienen	—	101	Brockau	K. E.-D. Breslau	
102	—	—	1	Kollo	Fussbank	1,5	102	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
103	—	—	1	Ladung	Gyps	—	103	Güterglück	K. E.-D. Halle a/S.	
104	—	—	5	—	Handräder	13	104	Düren	K. E.-D. Köln	
105	—	—	3	—	Herdringe	2	105	Freiburg	Badische Stsb.	
106	—	—	1	Rolle	Holzwolle	10	106	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
107	—	—	1	—	eiserne Hülle	2	107	Elberf.-Döppersb.	„	
108	—	—	1	Korb	1 Eimer, 1 Kästchen, 1 Lampe, 1 kl. Teppich	15,5	108	Znin	K. E.-D. Bromberg	
109	—	—	1	Packet	leere Körbe	34	109	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
110	—	—	1	„	leere Körbe	8	110	Siegen	„	
111	—	—	1	Bund	Kokosbänder	4	111	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	
112	—	—	1	Sack	Korken	35	112	Aschaffenburg	Dir.-Bez. Mainz	
113	—	—	1	—	eiserner Krahnen	2	113	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
114	—	—	1	Pack	leere, alte Kübel	?	114	Rheda	K. E.-D. Hannover	
115	—	—	1	Kiste	Nistkörbe	17	115	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
116	—	—	1	Kollo	Ofenrohr mit Ansatzstück	2	116	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
117	—	—	1	—	alte Privatdecke	—	117	Rummelsburg Rgb.	K. E.-D. Berlin	
118	—	—	2	Stück	eiserne Ringe	2,5 (118 u. 119)	118	Bromberg (118 u. 119)	K. E.-D. Bromberg	
119	—	—	3	—	gebogene Bolzen mit Muttern		119			
120	—	—	3	—	Rohrstäbe	15	120	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
121	—	—	1	—	gusseis. Rohr	36	121	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	65 cm lg., 15 cm weit.
122	—	—	3	Stangen	Rundstahl	61	122	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
123	—	—	1	Pack	leere Säcke	21	123	Tangerhütte	K. E.-D. Magdeburg	
124	—	—	1	„	grob. Säcke	95	124	Glogau	K. E.-D. Breslau	
125	—	—	1	Sack	leere Säcke	14	125	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
126	—	—	1	„	leere gebr. Säcke	39	126	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
127	—	—	1	Bund	Schilfrohr	10	127	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
128	—	—	2	Päckchen	Schrauben	0,5	128	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
129	—	—	1	—	eis. Schwungrad	19	129	Breslau Freib. B.	K. E.-D. Breslau	
130	—	—	1	—	Spiralfeder	12	130	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
131	—	—	1	—	Spirituskochapparat	2	131	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	bezettelt mit Stavenhagen. (131–133)
132	—	—	1	Pack	2 Stühle	7,5	132	Stavenhagen	Meckl. Friedr. Frzb.	
133	—	—	2	—	leere Tonnen	20	133	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
134	—	—	1	Pack	2 alte Wagendecken	20	134	Rinteln	K. E.-D. Hannover	
135	—	—	6	Tafeln	Wellblech	140	135	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
136	—	—	2	Pack	Winkeleisen	11	136	Spandau	K. E.-D. Berlin	
137	—	—	1	Sack	2 Beutel Wolle	7	137	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	*)

*) 1 Beutel mit Anschrift: Versender: C. Schiever, Bevenmoor;
1 Beutel mit Anschrift: Versender: W. Brickweldt, Odisheim.

Amtliche Bekanntmachungen.
(Fortsetzung.)

und soweit sie durch Vorschriften ersetzt werden, welche Einschränkungen in den bisherigen Vergünstigungen enthalten, erst mit 14. Mai d. J. ausser Kraft.

Breslau, den 18. März 1897. (614)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbands-Verwaltungen.

Norddeutsch Schweizerischer Eisenbahnverband. Der in den zweiten Abtheilungen der Hefte 1, 3 und 5 der Verbandstarife enthaltene Ausnahmetarif Nr. 17 für Rohzuckertransporte im Verkehre mit M o n t h e y tritt am 1. Mai 1897 ohne Ersatz ausser Kraft.

Karlsruhe, den 15. März 1897. (615)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz etc. und Koks und Kokskohlen zum Hochofenbetrieb. Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 1. April d. J. der Nachtrag XVIII in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des Nachtrages XVII eingeführten Ausnahmesätze, ferner neue Ausnahmesätze für den Eisenerz- etc. Versand der Stationen Bettingen, Mamer und Rosslingen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, sowie für den Eisenerz- etc. Empfang der Station Neumühl des Direktionsbezirks Essen, Aufhebung der Frachtsätze für Koks zum Hochofenbetrieb und für Kokskohlen zur Herstellung von Koks zum Hochofenbetrieb, endlich Ergänzungen und Berichtigungen. Preis 0,10 ℳ. (616)

Essen, den 19. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 gelangt zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) ein Nachtrag 4 zur Ausgabe. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe und Hölzer des Spezialtarifs III sowie eine andere Fassung des Umkartirungstarifes.

Exemplare des Nachtrages können durch die Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 19. März 1897. (617)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. (A u s g a b e d e s N a c h t r a g e s VII z u m V e r b a n d s - G ü t e r t a r i f T h e i l II, H e f t 1 v o m 1. J u n i 1894.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. und insoweit Erhöhungen platzgreifen vom 1. Juni 1897 tritt der Nachtrag VII zu dem in rubro bezeichneten Tarif in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ausser Berichtigungen und einer Stationsnamen-Aenderung, eine theilweise Aenderung der Frachtsätze für den Verkehr mit Wien und dessen Vororte, die Einbeziehung mehrerer Stationen in den Klassenguttarif mit Sätzen des Spezialtarifes III, die Erweiterung der Ausnahmetarife Nr. 5, 7, 16, 20 und 39 durch Aufnahme neuer Stationen, einen theilweise geänderten Ausnahmetarif Nr. 8 an Stelle des bisherigen Ausnahmetarifes für Möbel aus gebogenem Holze usw., eine Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 16 I B, eine laut besonderer Bekanntmachung bereits seit 15. Januar l. J. gültige Ergänzung der Bestimmung des Ausnahmetarifes Nr. 18 E und F und endlich eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Der Nachtrag wird seinerzeit bei den

betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.

Wien, am 21. März 1897. (618)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Einbeziehung der Station Lundenburg in den Ausnahmetarif 2 (für Holz) des Tarifes Theil II, Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 wird die Station Lundenburg der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Tarif für den obverzeichneten Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2, und zwar lediglich in den Ausnahmetarif 2 für Holz etc. einbezogen.

Im Verkehre mit der genannten Station gelangen die im besagten Ausnahmetarife für Station Wien Nordbahnhof vorgesehenen Frachtsätze zu Anwendung.

Wien, am 23. März 1897. (619)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Rohkupfer treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres, in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach/von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Triestinghof, Weissenbach a/d. Triesting . . .	227 ₰
Von Aussig-Landungsplatz nach/von	
Triestinghof, Weissenbach a/d. Triesting . . .	230 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach/von	
Triestinghof, Weissenbach a/d. Triesting . . .	222 ₰
Von Dresden-Elbkai nach/von	
Triestinghof, Weissenbach a/d. Triesting . . .	274 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 22. März 1897. (620)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Artikel a) des Spezialtarifes A2, b) des Spezialtarifes II treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von a) 5 000 kg	b) 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von oder nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach oder von Triestinghof	264 ₰	189 ₰
Von oder nach Aussig-Landungsplatz nach oder von Triestinghof	267 ₰	194 ₰
Von oder nach Schönpriesen-Umschlag nach oder von Triestinghof	259 ₰	184 ₰
Von oder nach Dresden-Elbkai nach oder von Triestinghof	304 ₰	218 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 22. März 1897. (621)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Holzpapierstoff (Ausnahmetarif Nr. 49) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Payerbach-Reichenau .	145 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von	
Payerbach-Reichenau .	140 ₰
Nach Dresden-Elbkai von	
Payerbach-Reichenau .	174 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 20. März 1897. (622)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Zu den besonderen Bestimmungen des Theil II des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Kattowitz sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag I erschienen. Die in denselben aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Kattowitz, den 24. März 1897. (623)
Königliche Eisenbahndirektion.

6 Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Eisern - Siegener Eisenbahn. Am 1. April l. J. wird ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, sowie von Gütern im Binnenverkehr eingeführt, durch welchen der Tarif vom 1. Juni 1893 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Durch den Tarif werden die Frachtsätze der Spezialtarife für Wagenladungsgüter ermässigt. Im übrigen enthält derselbe die bisherigen Bestimmungen, Fahrpreise und Frachtsätze.

Der Tarif kann zum Preise von 0,50 ℳ von uns bezogen werden.

Siegen, den 24. März 1897. (624)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Grossh Badische Staatseisenbahnen. Tenderlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von 7 dreiachsigen Tendern für Schnellzugslokomotiven. Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 3,00 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, verschlossene, mit der Aufschrift: „Angebot auf dreiachsige Tender" versehene Bewerbungen wollen bis spätestens 23. April d. J. bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Karlsruhe, März 1897. (625)
Generaldirektion.

Verdingung der Lieferung von 5 080 Stück Grenzsteinen zur Versteinung des Grundeigenthums der Eisenbahn-Neubaustrecke von Geestemünde nach Stade. Verhandlung Donnerstag, den 22. April 1897, Vormittags 10 Uhr, bei der Königlichen Eisenbahn-Bauabtheilung in Bremervörde.

Lagepläne usw. können hier eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,75 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) von hier aus bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bremervörde, den 22. März 1897. (626)
Der Vorstand
der Königlichen Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung der Herstellung einer 221 m langen flusseisernen Fusswegüberführung auf Bahnhof Cassel R einschliesslich der Betonfundamente. Eisengewicht beträgt rd. 82 000 kg. Bedingungen nebst Preisverzeichniss sind gegen postfreie Einsendung von 1,0 ℳ in Baar, sowie die Zeichnung nebst Gewichts- und statischer Berechnung, soweit der Vorrath reicht, gegen postfreie Einsendung von 2,0 ℳ von der unterzeichneten Betriebsinspektion Ottostr. 10 zu beziehen, woselbst auch alle Verdingungsunterlagen in den Büreaustunden zwischen 9 und 3 Uhr eingesehen werden können.

Termin Mittwoch, den 21. April 1897, Mittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cassel, den 21. März 1897. (627)
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 2.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Deutschen Verkehrs-Blätter und Allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Zeitung bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 26. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 31. März 1897.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 24. März 1897.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Inhalt:

Nachnahme-Begleitscheine.

Ueber solche Nachnahmen, welche nach den bestehenden Bestimmungen erst nach erhaltener Mittheilung seitens der Empfangs-Abfertigungsstelle über die erfolgte Einhebung von der Versand-Abfertigungsstelle ausgezahlt werden dürfen, ist den bezüglichen Frachtbriefen ein Nachnahme-Begleitschein beizugeben und in den Frachtkarten als besondere Position zu behandeln.

Ueber die Rücksendung dieser Nachnahme-Begleitscheine bestehen indessen in den einzelnen Verbänden und Verkehren verschiedene Bestimmungen:

1. Im Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits sind die Nachnahme-Begleitscheine nicht im Kartirungswege, sondern mittelst eingeschriebenen Dienstbriefes direkt an die Versandstation zurückzusenden.

2. Nach Art. 17 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement sind die Nachnahme-Begleitscheine an die Versandstation kartirt zurückzusenden.
   Diese Bestimmung wird voraussichtlich demnächst, wie bei 1. angegeben, geändert werden.

3. Im Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande wird der erledigte Nachnahme-Begleitschein auf die Versandstation zurückkartirt, Karte und Nachnahme-Begleitschein indessen unter Briefumschlag oder Streifband unmittelbar als gewöhnlicher Dienstbrief an die Versandstation zurückgeschickt.

Diese verschiedenartige Behandlung dürfte bei der Einfachheit des Gegenstandes leicht zu beseitigen sein.

Die einfachste Regelung wäre die Rücksendung mittelst gewöhnlichen Dienstbriefes, denn weder das Einschreiben noch die Kartirung dieser Nachrichten hat einen sichtbahren Werth. Die übermässige Vermehrung der Einschreibe-Dienstbriefe führt nur dazu, die Sicherheit der Beförderung zum Nachtheil wirklich werthvoller Einschreibebriefe zu vermindern. Was das Kartiren anbelangt, so wird sogenannten leeren Karten erfahrungsmässig kein besonderer Werth beigelegt, jedenfalls wird hierdurch die Sicherheit der Rückbeförderung in keiner Weise erhöht. Zudem können ausnahmsweise in Verlust gerathene Nachnahme-Begleitscheine, infolge der Nachfragen, welche beim Ausbleiben derselben von der Versandstelle unbedingt gestellt werden müssen, leicht ersetzt werden.

Von der Annahme ausgehend, dass die Rücksendung mittelst Dienstbriefes (ohne Kartirung) allgemein eingeführt werden kann, und dass die Frage, ob diese Dienstbriefe einzuschreiben sind oder nicht, den besonderen Vorschriften der Verbände einstweilen überlassen bleiben muss, möchte nachfolgende Anregung zur thunlichsten Vereinfachung des Geschäftsganges gegeben werden.

Wie die Postkarte zu den Briefen gerechnet wird, so geschieht dies auch hinsichtlich der von vielen Eisenbahnverwaltungen eingeführten Dienstkarten (Korrespondenzkarten).

Es wird deshalb vorgeschlagen den Nachnahme-Begleitschein auf einer sogenannten Dienstkarte (Papierstärke der Postkarte) in folgender Form herzustellen.

Vorderseite.

(Einschreiben.)

N.-B. Nr. (547)

An die

Güter / Eilgut -Abfertigungsstelle (Karlsruhe)

Grossherz. Badische Staatsbahn.

Eisenbahn - Dienstkarte.

Durch Packmeister.

Dienstliche Mittheilung.

. . . . den . . . ten 189

Der umstehende Nachnahmebetrag von ———— M. ———— ₰

ist richtig eingezahlt worden.

. . . . den . . . ten 189

Die Güter / Eilgut -Abfertigungsstelle.

Stempel: . . . .

Rückseite.

Nachnahme-Begleitschein Nr. (547)

zu Frachtgut / Eilgut -Karte Nr. . . . von (Karlsruhe) nach . . . .

Auf dem laut Frachtbrief vom . . . ten 189

von . . . . in . . . . zur Beförderung

an . . . . in . . . .

aufgegebenen Gute haften

(in Worten)

Nachnahme: ————————————————

Die Bezahlung dieser Nachnahme ist umgehend hierher anzuzeigen.

(Karlsruhe) den . . . ten 189

Stempel:

Die Güter / Eilgut -Abfertigungsstelle.

. . . .

Die Rückseite enthält den von der Versandstation ausgestellten Nachnahme-Begleitschein, dessen Wortlaut sich nach den Vorschriften der einzelnen Bahnen und Verbände richten kann, die Vorderseite enthält die Adresse und Rückschrift der Empfangsstation. Die Adresse ist von der Versandstation durch Aufdrücken ihres Stationsstempels neben der vorgedruckten Bahnbezeichnung vorzubereiten, z. B. „ . . . . Karlsruhe . . Grossherzogl. Badische Staatsbahn."

In den Verkehren, wo eingeschriebene Rückbeförderung vorgeschrieben ist, sind entweder besondere, alsdann am zweckmässigsten auf rothem Papier gedruckte Nachnahmebegleitscheine mit dem Vordruck „Einschreiben" auf der Adressseite neben der Nummer zu verwenden, oder das Wort „Einschreiben" ist handschriftlich zuzusetzen.

Das Einschreiben selbst geschieht alsdann in folgender einfachen Form „N. B. 547 Karlsruhe" d. h. „Nachnahme-Begleitschein Nr. 547 von Karlsruhe zurück nach Karlsruhe."

Als Nummer des Nachnahme-Begleitscheins ist die Nummer des Nachnahmebuchs an Stelle einer fortlaufenden Numerirung zu wählen, weil damit die Zugehörigkeit am einfachsten und sichersten festzustellen ist. G. F.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Stettin. Am 1. April d. J. wird die zwischen den Stationen Zäckerick-Alt-Rüdnitz und Alt-Reetz der Strecke Wriezen a/O.-Jädickendorf neu eingerichtete Haltestelle Neu-Rüdnitz für den Personen-, Gepäck-, Stückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin auf S. I Inser.-Nr. 628 d. Ztg.)

Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. An der Bahnstrecke Deutz-Giessen werden am 15. April d. J. für den Personenverkehr die zwischen den Stationen Herchen-Schladern und Schladern-Au gelegenen Haltepunkte Dattenfeld und Rosbach eröffnet.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Am 22. Januar d. J. ist die an der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn zwischen den Stationen Darány und Barcs von ersterer 9,4, von letzterer 3,4 km entfernt gelegene Verladestelle Belcsa puszta eröffnet worden. Diese Verladestelle dient nur zum Auf- und Abladen (ohne Verrechnung) für Wagenladungs-Frachtgutsendungen der Firma Karl Kremzir in Barcs.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Badische Staatseisenbahnen. Die Abfertigungsbefugniss der Station Heidelberg Karlsthor wird bezüglich der Eilstückgüter mit Wirkung vom 15. Mai d. J. auf Sendungen im Einzelgewicht von nicht über 100 kg beschränkt.

Aenderung von Stationsnamen. Königliche Eisenbahndirektion Breslau. Die an der Bahnstrecke Greiffenberg-Löwenberg gelegene Station Schmottseiffen führt vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Schmottseiffen (Lähn).

Königliche Eisenbahndirektion Halle a/S. Die im Weichbilde der Stadt Leipzig gelegene diesseitige Güterladestelle Eutritzsch führt fortab die Bezeichnung Leipzig-Eutritzsch.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Vom 1. Mai d. J. ab führt die Station Branzaus den Namen Branzaus-Pirnitz.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1126 vom 24. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses bestellt haben, betreffend Uebersendung von Abdrücken des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 25. u. 26. d. Mts.).

Nr. 1171 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Radreifenbruch-Statistik (abgesandt am 26. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat Februar d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar d. J. ergibt für 65 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40 221,61 km, folgendes: Im Monat Februar d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 21 740 355 *M.* oder 90 791 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 552 *M.* oder 0,90 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 74 233 114 *M.* oder 3 995 722 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 851 *M.* oder 4,22 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Februar d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 305 319 124 *M.* oder 16 716 201 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9 365 *M.* oder 3,82 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 740 558 800 *M.* oder 38 804 088 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 22 323 *M.* oder 3,53 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 7 954 408 *M.* oder 307 644 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 205 *M.* oder 3,08 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 21 691 596 *M.* oder 862 456 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3 233 *M.* oder 3,19 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Essen. Die Verbindungsbahn Gelsenkirchen-Schalke Rh.-Hessler mit der für Wagenladungsgüter-Verkehr der angeschlossenen Werke eingerichteten Station Schalke Rh. wird am 1. April d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. wird die 19,49 km lange Schmalspurbahn Klotzsche-Königsbrück als normalspurige Hauptbahn eröffnet.

Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn. Die 45,22 km lange vollspurige Kleinbahn Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagen mit den Stationen Aschersleben Westbahnhof, Königsaue, Schadeleben, Cochstedt, Schneidlingen, Hakeborn, Croppenstedt, Gröningen, Kloster Gröningen und Nienhagen wird am 1. April d. J. dem Betriebe übergeben. Die Stationen dienen dem gesammten Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Eil-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr einschl. der Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren, während die Beförderung von Fahrzeugen ausgeschlossen ist. Die Kleinbahn hat unmittelbaren Schienenanschluss an das Bahnnetz des Direktionsbezirks Magdeburg in Aschersleben, Schneidlingen und Nienhagen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die an der Bahnstrecke Königszelt-Liegnitz zwischen Jauer und Brechelshof gelegene Anschlussstelle Alt-Jauer in den Gruppentarif II (Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) sowie in die Wechseltarife der Gruppe II mit den Preussischen und Grossherzoglich Hessischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, jedoch nur für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Zuckerfabrik, einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Von und nach dem zwischen den Stationen Giessen und Langgöns liegenden Haltepunkte Grossenlinden werden vom 1. April d. J. ab sowohl Stückgüter als auch Wagenladungen mittelst der Rangirzüge über Giessen befördert. Direkte Abfertigung von und nach Grossenlinden findet nicht statt.

Preussische und Hessische Staatseisenbahnen.

Eine in Nr. 72 des „Reichsanzeigers" veröffentlichte Königliche Verordnung vom 17. d. Mts. bestimmt die vom 1. April d. J. ab der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. und der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz zur Verwaltung und Betriebsleitung zu überweisenden Bahnstrecken sowie Aenderungen in der Abgrenzung der Königlichen Eisenbahndirektionen in Köln, St. Johann-Saarbrücken, Elberfeld, Bromberg und Danzig.

Die Neueintheilung usw. der betreffenden Direktionsbezirke haben wir bei Besprechung des Etats der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung für 1897/98 bereits mitgetheilt bezw. näher bezeichnet und verweisen dieserhalb auf Nr. 8 S. 68 ff. d. Ztg.

Preussische Staatseisenbahnen.

Rückfahrkarten.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeordnet, dass im Bereich der Preussischen Staatsbahnen die Rückfahrkarten von sonst kürzerer Gültigkeitsdauer in diesem Jahre zum Osterfest für die Tage vom 7. bis einschliesslich 27. April, zum Pfingstfest vom 4. bis einschliesslich 10. Juni und zum Weihnachtsfest vom 18. Dezember bis einschliesslich 6. Januar 1898 Geltung haben sollen. Die Rückfahrt muss spätestens am letzten Gültigkeitstage bis um 12 Uhr Mitternacht einschliesslich angetreten werden und darf nach Ablauf dieses Tages nicht mehr unterbrochen werden. Voraussichtlich werden die mit den Preussischen Staatseisenbahnen in direktem Verkehre stehenden Eisenbahnen, wenigstens die Norddeutschen, diese Vergünstigung auch gewähren.

Bockwaer Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht ist das Ergebniss des Jahres 1896 hinter dem Vorjahre etwas zurückgeblieben. Es wurden weniger verfrachtet 2 126 Wagenladungen à 5 t, während der Ausfall an Frachten 8 291 *M.* betrug. Die Betriebseinnahmen betrugen 81 261 *M.* und die Betriebsausgaben 39 469 *M.* Der auf den 1. April d. J. einberufenen Generalversammlung wird vorgeschlagen, von dem 50 897 *M.* betragenden Reingewinn 40 000 *M.* (13⅓ %) gegen 42 000 *M.* (14 %) im Vorjahre an die Aktionäre zu vertheilen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Der Ausschuss der Gesellschaft hat in seiner Sitzung vom 25. d. Mts. beschlossen, die Dividende für das Jahr 1896 vorbehaltlich der Genehmigung des Abschlusses durch die Generalversammlung auf 6,75 % festzusetzen.

Niederwaldbahn.

Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht (vergl. Nr. 18 S. 154 d. Ztg.) und setzte die Dividende für das Jahr 1896 auf 1,75 % fest.

Ostpreussische Südbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der am 24. April d. J. stattfindenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von $3^2/_3$ % für die Stammaktien (gegen 3 % im Vorjahre) und einer solchen von 5 % für die Prioritäts-Stammaktien (wie im Vorjahre) vorzuschlagen.

Rügensche Kleinbahnen-Aktiengesellschaft.

Auf der Tagesordnung der auf den 10. April d. J. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung steht u. a. ein Antrag auf Beschaffung von Reservetheilen für die neuen Lokomotiven und die Herstellung einer festen Brücke bei Wittowerfähre.

Vorgebirgsbahn Köln-Bonn.

Der Aktiengesellschaft der Vorgebirgsbahn Köln-Bonn ist für die Herstellung einer Kleinbahn von Brühl-Vochem nach Wesseling-Godorf mit Anschlüssen an den Staatsbahnhof Brühl und an den Orth Sürth das Enteignungsrecht verliehen worden (vergl. auch die Mittheilung in Nr. 18 S. 154 d. Ztg.).

Kleinbahnen des Kreises West-Prignitz.

Nach einer uns zugegangenen Mittheilung hat der Kreis West-Prignitz den Bau einer schmalspurigen Kleinbahn von Perleberg bis zur Kreisgrenze bei Hoppenrade (in der Richtung nach Kyritz) in Angriff genommen. Die Bahn wird als Kreisbahn erbaut und erhält Anschluss in Perleberg an die Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn, an der Kreisgrenze bei Hoppenrade an die Ost-Prignitzer Kleinbahn Kyritz-Hoppenrade (vergl. die bezügliche Mittheilung in Nr. 24 S. 207 d. Ztg.). Die 16,3 km lange Strecke, deren Eröffnung für Anfang Oktober d. J. in Aussicht genommen ist, erhält folgende Stationen: Perleberg, Vor-Perleberg (ab Perleberg 1,6 km), Düpow (3,7 km), Kleinow (8,0 km), Ponitz (9,6 km), Gross-Werzin (12,7 km) und Vieseke (13,9 km); die Entfernung von Vieseke bis zur Kreisgrenze beträgt 2,4 km. Die Bauarbeiten leitet der Eisenbahndirektor Tietjens zu Perleberg.

Kleinbahnprojekte.

Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln plant den Bau von Kleinbahnen: a) von Weiler über Waldalgesheim nach Windesheim oder Heddesheim; b) von Stromberg nach Bingen oder Bingerbrück.

Von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft in Berlin ist in Aussicht genommen, in Fortsetzung einer geplanten Kleinbahn Berleberg-Raumland-Frankenberg eine Kleinbahn von Frankenberg nach Wega oder Wildungen herzustellen.

Strassenbahnen.

Berlin-Charlottenburger Strassenbahn. In der am 24. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 24 S. 207 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende auf 5 % festgesetzt.

Braunschweigische Strassenbahn. Der Aufsichtsrath schlägt vor, für das Jahr 1896 eine Dividende von 6 % gegen 5 % im Vorjahre zu vertheilen.

Bremer Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht für 1896 beliefen sich die Betriebseinnahmen auf 296 232 (+ 12 653) ℳ. Der Reingewinn beziffert sich auf 55 111 ℳ., von welchem eine Dividende von 5,25 % auf das 900 000 ℳ. betragende Aktienkapital zur Vertheilung gelangt.

Breslauer Strassenbahn. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht (vergl. Nr. 20 S. 170 d. Ztg.) und setzte die Dividende für das Jahr 1896 auf 9,50 % gegen 8,50 % im Vorjahre fest.

Erfurter elektrische Strassenbahn. Nach dem veröffentlichten Abschluss beträgt der Reingewinn des Jahres 1895/96 105 393 ℳ., von welchem nach dem Beschlusse der Generalversammlung eine Dividende von 5,50 % zur Vertheilung gelangt.

Grosse Leipziger Strassenbahn. Die an den Uebergang zum elektrischen Betrieb geknüpften Erwartungen bezüglich der Erhöhung der Betriebseinnahmen ist nach dem Geschäftsbericht in Erfüllung gegangen. Die Gesammtzahl der auf den Linien des Unternehmens beförderten Personen stieg von 21 242 891 in 1895 (reiner Pferdebetrieb) auf 25 033 672 in 1896 (gemischter Betrieb), mithin um 3 790 781 Personen oder 17,8 %, die Einnahme aus der Personenbeförderung von 2 302 877 ℳ. auf 2 527 791 ℳ., mithin um 224 914 ℳ. oder 9,8 %. Bezüglich der Vertheilung des Reingewinns verweisen wir auf die Mittheilung in Nr. 22 S. 188 d. Ztg.

Fernsprechverkehr.

Um die Vortheile, die der mündliche Verkehr mittelst Fernsprecher gewährt, in besonderen Fällen, namentlich bei Unfällen, Krankheiten zur Herbeirufung eines Arztes usw. weiteren Kreisen zugänglich zu machen, können fortan von jeder öffentlichen oder dienstlichen Fernsprechstelle aus innerhalb des Stadt-, Vor- und Nachbarortsverkehrs Gespräche mit Personen, die einen Fernsprechanschluss nicht besitzen, geführt werden. Die Gebühr für ein derartiges Gespräch von 5 Minuten beträgt 1 ℳ. Ein Botenlohn für den die Person herbeirufenden Boten wird nicht berechnet.

Aus Bayern.

Die bereits vollzogene Aenderung der Geschäftsordnung für die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen und die in Aussicht genommene Aenderung der Geschäftseintheilung bei den 10 Bayerischen Ober-Bahnämtern nimmt in jüngster Zeit das Interesse der betheiligten Kreise in Anspruch. Auch die Tagespresse hat sich schon vielfach hiermit beschäftigt und von einer förmlichen Umgestaltung der Bayerischen Staatsbahnverwaltung gesprochen. Eine solche „Organisation" ist nun nicht eingetreten, es sind jedoch sehr bedeutende Verschiebungen eingetreten, welche mit Rücksicht darauf, dass die letzte Organisation der Bayerischen Staatsbahnen erst vor 10 Jahren eintrat, reges Interesse verdienen.

Die oberste Leitung und Aufsicht über sämmtliche Verkehrsanstalten Bayerns — also Post-, Telegraphen-, Telephon-, Bahn-, Dampfschifffahrt- und Kanalwesen — ist dem Ministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern verblieben und hat dasselbe nach wie vor die Hebung und Vervollkommnung dieser Anstalten im Auge zu behalten und alle zu diesem Behufe angemessen erscheinenden Anordnungen zu erlassen.

Diesem Ministerium bleibt nach Allerhöchster jüngster Verordnung ausschliesslich vorbehalten:

1. der Erlass allgemeiner Formationsbestimmungen und organischer Verfügungen, die Feststellung allgemeiner Verwaltungsgrundsätze sowie der Geschäftsordnungen der Centralstellen und der denselben unmittelbar untergeordneten Vollzugs- und Aufsichtsbehörden;
2. die Feststellung sämmtlicher Etats, dann die Bewilligung besonderer Kredite und Krediterweiterungen und die Verfügung über Ersparungen an Etatspositionen und besonderen Krediten;
3. die Verhandlungen über die Beziehungen zum Reiche und zu fremden Staaten sowie die Genehmigung aller Vereinbarungen über Verkehrsverhältnisse mit anderen Staaten;
4. die Feststellung allgemeiner Tarifbestimmungen und die Genehmigung der Tarifsätze für sämmtliche Verkehrsanstalten;
5. die Genehmigung der Errichtung neuer Eisenbahn-, Post- und Telegraphen- sowie Telephonstationen;
6. die Erlassung des Transportreglements und die Genehmigung der allgemeinen Fahrpläne;
7. die Genehmigung zur Herstellung der Projekte neuer Eisenbahnlinien;
8. die Prüfung und Feststellung der generellen Projekte und die Genehmigung der horizontalen und vertikalen Projektion von neu zu erbauenden Bahnen;
9. die Festsetzung des alljährlich vorzulegenden Betriebsplanes;
10. die Genehmigung zur Errichtung und Aufhebung von Eisenbahn-Bausektionen;
11. die Genehmigung sämmtlicher grösserer Neubauten und Umbauten an bestehenden Bahnen;
12. die Genehmigung aller Stationsanlagen an neu zu erbauenden Bahnen, dann der Hochbauten mit einem Kostenaufwand von mehr als 20 000 ℳ. und jener Kunstbauten, deren Kostenaufwand die Summe von 35 000 ℳ. voraussichtlich übersteigt;
13. die Genehmigung neuer Konstruktionsprinzipien an sämmtlichen Bauobjekten, Einrichtungen und Fahrzeugen;
14. die Genehmigung der Verträge über Lieferung von Oberbau- und Fahrmaterial, sowie zur Zuschlagsertheilung für Lieferung wichtigerer Betriebs- und Bahnunterhaltungsmaterialien;
15. der Vorschlag über Anstellung, Versetzung, Beförderung und Quiescenz sämmtlicher Beamten mit pragmatischen Rechten;

16. die Genehmigung der Bestimmungen über Tantiemen und Emolumentenbezüge des Dienstpersonals;
17. die Feststellung der Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der Verkehrsanstalten;
18. die Genehmigung der allgemeinen Dienstanweisungen;
19. die Bewilligung von Urlaub über 6 Wochen an pragmatische Beamte;
20. die Regelung der Pensionsverhältnisse des nicht pragmatischen Personals;
21. die Genehmigung von Remunerationen;
22. die Bescheidung der Berufungen und Beschwerden gegen Verfügungen der Centralstellen.

Dem Ministerium bleibt vorbehalten, jeden anderen Gegenstand seiner Würdigung und Bescheidung zu unterziehen, wie auch einzelne der obenbezeichneten Gegenstände in widerruflicher Weise den untergeordneten Centralstellen zu übertragen. Diese sind:

die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen und
die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Posten und Telegraphen.

Der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, mit welcher wir uns hier ausschliesslich zu beschäftigen haben, da an der Geschäftsordnung der Generaldirektion der Posten und Telegraphen zur Zeit nichts geändert ist und für diese eine Umgestaltung erst in die Wege geleitet wird, obliegt die obere Leitung sämmtlicher im Bau oder Betrieb befindlichen Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Bodensee-Dampfschifffahrt, der Ketten-Schleppschifffahrt auf dem Maine und des Ludwig-Donau-Mainkanals.

Zur unmittelbaren Erledigung bleiben der Generaldirektion vorbehalten:

1. der Vollzug aller höheren Anordnungen;
2. die Anordnung, Regelung und Ueberwachung des gesammten Dienstes bei allen Zweigen der Verwaltung, namentlich die Aufstellung der erforderlichen Dienstanweisungen;
3. die Bewilligung von Urlaub an Beamte und Bedienstete, soweit dessen Ertheilung nicht dem Staatsministerium vorbehalten oder den Ober-Bahnämtern überlassen ist;
4. die Anstellung, Beförderung, Versetzung, Pensionirung und Entlassung des nicht pragmatisch angestellten Personals, soweit solche nicht den Ober-Bahnämtern übertragen ist, sowie die Aufnahme von Aspiranten für den höheren und mittleren Eisenbahndienst;
5. die Beziehungen zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen;
6. die Aufstellung der Fahrpläne;
7. die Sorge für Instandhaltung des Inventars;
8. die Aufsicht über die Central-Werkstätten und Central-Magazinverwaltungen;
9. die Beschaffung des Bedarfes der Bahnbetriebs- und Werkstätten-Materialien;
10. die Verfügung über den Maschinen- und Wagenpark, soweit derselbe nicht den Ober-Bahnämtern zur eigenen Verfügung überlassen ist;
11. die Bescheidung der aus dem Betriebe anfallenden Reklamationen, insoweit dieselbe nicht den Ober-Bahnämtern übertragen wird;
12. die Herstellung der Betriebsnachweisungen und der Statistik;
13. die Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Etats, Kassa- und Rechnungswesens;
14. die Prüfung sämmtlicher Neubauprojekte und Kostenanschläge, sowie deren Festsetzung, soweit dieselbe nicht dem Staatsministerium vorbehalten ist;
15. die Oberleitung sämmtlicher Neubauausführungen und der auf die Unterhaltung der Bahnen und ihrer Zugehörungen Bezug habenden Arbeiten;
16. die Genehmigung der Bau- und Lieferungsakkorde für den Eisenbahnneubau, die Prüfung und Feststellung der Abrechnungen hierüber, sowie die Vorbescheidung der hieraus anfallenden Reklamationen;
17. die gesetzliche Vertretung in allen ihren Geschäftskreis betreffenden Rechtssachen;
18. die Behandlung und Führung der anfallenden Rechtsstreitigkeiten nach den bestehenden Anordnungen.

Von diesen Aufgaben kann die Generaldirektion solche, welche sich hierzu eignen, mit ministerieller Bewilligung an untergeordnete Behörden oder an Kommissäre übertragen. Dem Ministerium hat die Generaldirektion allmonatlich die Frequenzanzeigen über den Betrieb und die Kassaabschlüsse vorzulegen und demselben ausserordentliche Vorfälle, wie Unfälle im Betrieb, Verkehrsunterbrechungen, Kassaabgänge und Unterschlagungen sofort zur Anzeige zu bringen.

Der an der Spitze stehende Generaldirektor ist für die ganze Geschäftsführung verantwortlich; seine Aufgabe ist vor allem die Ueberwachung des Zusammenwirkens der untergeordneten Organe; 5 Abtheilungen 1. für Verwaltung und Personalangelegenheiten, 2. für Betrieb, Fahrdienst, Transportwesen, Fahrordnung, 3. für Güterdienst- und Tarifangelegenheiten, 4. für Maschinen-, Signal-, Elektrizitäts-, Telegraphen- und Telephonwesen sowie Wagenbeschaffung und Konstruktion, 5. für Neubau, Bahnunterhaltung, Hochbau- und Regie- und Materialwesen sind dem Generaldirektor unterstellt. Jede dieser Abtheilungen, deren detaillirte Geschäftseintheilung hierunter folgt, hat einen Vorstand, die nothwendige Zahl von Referenten und das erforderliche Hilfspersonal. Wichtigere Gegenstände werden kollegial berathen. Der Generaldirektion ist ein Fiskal für Behandlung der streitigen Rechtsangelegenheiten und die Erstattung von Rechtsgutachten zugetheilt, ein Mitglied der Generaldirektion ist als Etatskurator bestellt. Die Centralkassa, 4 Centralwerkstätten, 3 Central-Magazinverwaltungen, 10 Ober-Bahnämter, die Eisenbahn-Bausektionen, das Betriebsamt der Bodensee-Dampfschifffahrt (Lindau) und das Kanalamt in Nürnberg sind der Generaldirektion unterstellt.

Bei letzterer wurden Geschäftsbüreaus gebildet.

Geschäftseintheilung der Abtheilungen der Generaldirektion und der Ober-Bahnämter.

Den 5 Abtheilungen sind Referenten, und zwar: für 1. Ernennung, Versetzung und Beförderung, Aufnahme, Urlaube und Umzugsgebühren des Personals, 2. für die Beziehungen zu auswärtigen Verwaltungen, Dienstwohnungen und Uebernachtungslokale, 3. für bahnärztlichen Dienst, 4. für Etatsangelegenheiten, Kassakuratel, Visitationen, Kassadefekte, 5. Rechtsverhältnisse des Bahneigenthums, Pfändungen, Beschlagnahmen, Reklamationen aus Akkordverträgen, 6. für Nebenbezüge, Bemessung der Dienstzeit und Durchführung der Gewerbeordnung, 7. für strafrechtliche und Disziplinaruntersuchungen, gerichtliche Strafanträge, Einbrüche und Diebstähle, 8. für Petitionen, Uniformirung, Vereinfachung der Stationsbesetzung, Invaliditäts- und Altersversicherung, 9. für Pensions- und Unterstützungswesen, 10. für Kranken- und Unfallversicherung, Unfallfürsorge, Gewerbegerichte, Entschädigungsansprüche aus Unfällen, 11. für Kautions- und Gebührenwesen und Steuern, 12. für Komptabilität, 13. für Reichs- und Vereinsstatistik und 14. für Verehelichungswesen, Dekorirung, Vereinswesen usw. — diese alle für Abtheilung I (Vorstand Regierungsdirektor Dr. von Lippl) beigegeben.

Die Abtheilung II hat 8 Referenten, und zwar: a) für Fahrplan, Militaria, Sonderzüge, Sonntagsruhe, Bodenseeschifffahrt, b) für Vertheilung und Verwendung des Wagenmaterials, c) für Unfälle, Ersatzansprüche hieraus, Bahnpolizei und Restaurationen, d) für Transport- und Zollwesen, Verkehrsstörungen, Ladegebühren, Güterhallen, e) für Durchführung und Ueberwachung des Fahrdienstes, Wagenbedarf für Personenzüge, Durchgangswagen, Signalordnung, Belastungsvorschriften, f) für Lokalbahnwesen, g) für Stationsanlagen in betriebstechnischer, güter- und zolldienstlicher Beziehung für Weichen- und Signalcentralisirung, Industriegeleise, Rangir- und Weichenwärterdienst usw., h) für Reklamationswesen.

Die Abtheilung III hat 8 Referate, und zwar: 1. bis 4. für Tarifwesen im Güterdienst deren vier, ferner 5. für Reglements und internationale Uebereinkommen, 6. für Gepäck, Billete, Expressgut und Verkehrsordnung hierzu, 7. für Abrechnungswesen, 8. für Verkehrskontrole.

Die Abtheilung IV hat 4 Referate, und zwar: 1. für Beschaffung des Fahrmaterials, für dessen Instandhaltung und Revision, für Einrichtung der Wagen für militärische Zwecke, für Ausrüstung und Einrichtung der Werkstätten, 2. für elektrische Beleuchtungsanlagen, das Signal- und Telegraphenwesen, die Weichencentralisirung, die Blocksignale, Telephone, Gasfabriken, Wagenbeleuchtung, 3. für Ketten- und Bodenseeschifffahrt, Vertheilung des Fahrmaterials, Leitung des technischen Theils der Zugförderung, Kreditforderungen für Fahrmaterial usw., 4. für Centralmagazin, Materialbeschaffung, Beleuchtung der Stationen, Altmaterial und Materialstürze.

Die Abtheilung V hat 12 Referate, nämlich 1. und 2. für Grunderwerbung, Veräusserung, Baulinien, Geometerwesen, 3. und 4. für Bahnunterhaltung, Wege- und Wasserläufe, Entwässerung, Chaussirung, Quellenfassung, Wasserleitungen, Einfriedigungen, Ergänzungsbauten, Bahnpolizei auf freier Strecke, Donau-Mainkanal, technische Prüfungen, 5. einen für Signalwesen, Weichenkonstruktion, Aenderungen der Stationsgeleise, Ausbau von Stationen, 6., 7. und 8. drei für Neubauten und Lokalbahnen, 9. für Imprägniranstalten, Regie-Bahnbaumaterialien, 10. und 11. zwei für Hochbauten, 12. einer für Unterhaltung der Hochbauten, der Pflanzgärten, für Perronsperre usw.

Somit sind 5 Abtheilungsvorstände und 46 Referenten vorhanden; hierzu kommen 19 Büreaus, nämlich ein Personal-, ein Finanzbuchhaltungs-, ein Rechnungskommissariats- und ein statistisches Büreau bei der Abtheilung I, ein Fahrdienst-, Fahrordnungs-, Stationsdienst-, Transport-, Reklamations-, Lokalbahn- und Wagenkontrolbüreau bei der Abtheilung II, ein Tarif- und Verkehrskontrolbüreau bei der Abtheilung III, ein

maschinentechnisches Büreau mit 4 Unterabtheilungen und ein Betriebsmaterialienbüreau bei der Abtheilung IV und ein Grunderwerbungs-, Ingenieurbüreau mit 4 Unterabtheilungen, ein Hochbaubüreau mit 2 Unterabtheilungen und ein Regie- und Baumaterialiendepot bei der Abtheilung V.

Bei den Ober-Bahnämtern ist ein Vorstand mit 5 bis 6 Referenten (für das Personalwesen, den Fahrdienst, den Güterdienst, den Maschinendienst, den Neubau und die Bahnunterhaltung und den finanziellen Dienst) aufgestellt und gab es bisher keine Büreaus. Künftig werden für das Personalwesen, die Rechtsverhältnisse, Disziplin, Kranken- und Unfallversicherung bei den Ober-Bahnämtern je nach Umfang und Grösse noch weitere Referenten (2 bis 3) aufgestellt, und bei besonders grossen Bezirken auch für den Fahrdienst- und den Güterdienst je ein weiterer Referent bestellt, die Staatsbahningenieure aber zur Entlastung des Referenten für Neubau und Bahnunterhaltung ebenfalls Referenten werden.

Man wird ferner bei verschiedenen Ober-Bahnämtern Geschäftsbüreaus errichten, und zwar eines für Personalwesen, eines für Betrieb, Verkehrs- und Maschinenwesen und das dritte für den bautechnischen Dienst.

Diese Büreaus haben wie jene bei der Generaldirektion innerhalb des ihnen zugewiesenen Geschäftskreises alle Erledigungen herbeizuführen, welche die Instruktion einer Sache betreffen, ohne der endgültigen Entscheidung vorzugreifen oder die Durchführung der bestehenden Anordnungen und allgemeinen Vollzugsvorschriften zum Gegenstande zu haben. Zur Aenderung bestehender oder zum Erlass neuer Vorschriften sowie zu Verfügungen, welche in rechtlicher oder finanzieller Beziehung bindend wirken, sind die Büreaus nicht zuständig.

Für die geordnete Geschäftsführung bei den Ober-Bahnämtern ist in erster Reihe der Vorstand verantwortlich; auch er erhält, gleich dem Generaldirektor, einen Etatsreferenten, welcher die Verantwortung für die richtige Buchung der Einnahmen und Ausgaben und für die Einhaltung des Etats hat. Den Ober-Bahnämtern obliegt die Erledigung aller laufenden Geschäfte der Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht dem Staatsministerium oder der Generaldirektion vorbehalten sind, ferner die Leitung und Ueberwachung des Betriebsdienstes, sowie des Stations-, Expeditions- und Kassendienstes sämmtlicher Stationen nebst der Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht für die zugewiesenen Strecken. Hinsichtlich der Besorgung des Betriebs- und Expeditionsdienstes sind den Ober-Bahnämtern Stationen I., II., III., IV., und V. Klasse und Güterstationen, hinsichtlich des Lokomotiv- und Zugförderungsdienstes Werkstätten und hinsichtlich der Bahnunterhaltung und der Erweiterungsbauten Ingenieure untergeordnet; für Lokalbahnen werden Betriebsleitungen aufgestellt und diesen an Haltestellen Agenten auf Dienstvertrag untergeordnet. Die Besorgung des Post- und Staatstelegraphendienstes kann auch Vorständen kleiner Bahnstationen übertragen werden. Die Geschäftsaufgabe der Eisenbahnbausektionen, Centralwerkstätten und Central-Magazinverwaltungen, welche der Generaldirektion direkt unterstellt sind, bleibt vorerst unverändert.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Ein- und Ausfuhr im Jahre 1896.

Nach der Schweizerischen Handelsstatistik für das Jahr 1896 betrug die Einfuhr aus dem Ausland im genannten Jahre den Werth von 993 000 000 Frcs. gegen 915 000 000 Frcs. im Jahre 1895. Ebenfalls zugenommen, aber nicht in gleichem Maasse, hat die Ausfuhr, welche im Jahre 1896 den Betrag von 688 250 000 Francs erreichte gegen 663 000 000 Frcs. im Vorjahre. Die Einfuhr im Jahre 1896 übersteigt somit die Ausfuhr um die Summe von über 300 000 000 Frcs., welche die Schweiz ohne zu verarmen zu tragen vermag.

Unter den eingeführten Artikeln figuriren Nahrungsmittel mit 230 000 000 Frcs., Seide mit 127 000 000 Frcs., Baumwolle mit 65 000 000 Frcs., Wolle mit 55 000 000 Frcs., Maschinen mit 27 000 000 Frcs., Edelmetalle mit 47 000 000 Frcs., Konfektionsartikel mit 23 500 000 Frcs., Leder und Schuhwaaren mit 21 000 000 Frcs., Eisen mit 57 000 000 Frcs., Holz mit 30 500 000 Francs, Steinkohlen, Steine usw. mit 64 500 000 Frcs. Unter Ausfuhr hingegen Nahrungsmittel mit 79 500 000 Frcs., Seidenwaaren mit 200 000 000 Frcs., Baumwollwaaren mit 135 000 000 Francs, Wollwaaren mit 18 000 000 Frcs., Maschinen mit 30 000 000 Francs, Edelmetalle mit 12 000 000 Frcs., Konfektionsartikel mit 9 500 000 Frcs., Leder und Schuhwaaren mit 8 000 000 Frcs., Uhren mit 100 500 000 Frcs., Eisen mit 5 000 000 Frcs., Holz mit 4 500 000 Frcs. usw.

Pilatusbahn.

Die Pilatusbahn vereinnahmte im Jahre 1896 aus dem Personentransport 189 967 Frcs., aus dem Gepäck- und Gütertransport 3 375 Frcs. und aus Verschiedenem 5 031 Frcs., zusammen 198 373 Frcs. oder auf 1 Bahnkm 39 675 Frcs. Der Personenverkehr mit 31 289 Reisenden vertheilt sich auf die Monate April mit 224, Mai mit 1 117, Juni mit 4 955, Juli mit 8 417, August mit 10 252, September mit 5 555 und Oktober mit 769 Reisenden. Davon haben 15 704 die Bergfahrt und 15 585 die Thalfahrt ausgeführt. Gelöst wurden 5 298 Frcs. für einfache Fahrten, 97 775 Frcs. für Hin- und Rückfahrten und 86 894 Frcs. für Fahrten zu ermässigten Taxen.

Die Betriebsausgaben betrugen 22 187 Frcs. für allgemeine Verwaltung, 12 674 Frcs. für Unterhalt und Aufsicht der Bahn, 14 802 Frcs. für Expeditions- und Zugdienst, 40 205 Frcs. für Fahrdienst und 10 147 Frcs. für Verschiedenes, zusammen 100 015 Francs oder auf 1 Bahnkm 20 003 Frcs.

Aus dem verbleibenden Einnahmeüberschuss von 98 358 Francs beantragt der Verwaltungsrath der Aktionärversammlung die Vertheilung einer Dividende von 4 %.

Gornergratbahn.

An der neuesten Schweizerischen Bergbahn, welche von Zermatt, dem im Kanton Wallis am Fusse des Matterhorn gelegenen viel besuchten Fremdenort, zur aussichtsreichen Höhe des 3 136 m über dem Meere gelegenen Gornergrat führen soll, waren in den Tunneln auch während des Winters über 100 Arbeiter, meistens Italiener, beschäftigt. Vor 8 Tagen ist der zweite, 65 m lange Tunnel der Gornergratbahn an der Schwarzen Fluh durchschlagen worden. Ebenso ist am 3. Februar d. J. der Durchstich des 120 m langen Stollens für die Zuleitung des Wassers zur Turbinenanlage erfolgt. Es bleibt noch ein Kehrtunnel, dessen Stollen bis auf etwa 20 m ebenfalls ausgebrochen ist und ein kleiner Tunnel von 15 m Länge zu erstellen.

Die Bahn wird als Zahnradbahn mit 1 m Spurweite und 25 % Maximalsteigung gebaut und elektrisch betrieben werden.

Rigibahn (Vitznau-Rigi).

Die Rigibahngesellschaft weist in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1896, nach Abzug einer Einlage von 15 000 Frcs. in den Erneuerungsfonds, einen Reingewinn von 109 800 Frcs. aus, gegen 158 635 Frcs. im Vorjahre. Der Verwaltungsrath beantragt hiervon 100 000 Frcs. zur Auszahlung einer Dividende von 8 % an die Aktionäre und 7 527 Frcs. für Tantieme an den Verwaltungsrath zu verwenden und 2 273 Frcs. (11 108 Frcs. im Vorjahre) auf neue Rechnung vorzutragen.

Eisenbahn-Sicherungswesen.

Am 27. Februar und 1. März d. J. hielten die Herren Henning, Direktor der Maschinenfabrik Bruchsal, vormals Schnabel & Henning, und Regierungsbaumeister Pfeil von der Firma Siemens & Halske in Berlin auf Wunsch der Schweizerischen Nordostbahn im grossen Börsensaale in Zürich Vorträge über die verschiedenen Einrichtungen des Eisenbahn-Sicherungswesens und über die neuesten Fortschritte auf diesem Gebiete. Zugleich wurden an Hand von Modellen, die zum Theil in natürlicher Grösse, zum Theil im Maassstabe von 1 : 4 und 1 : 5 der natürlichen Grösse ausgeführt sind, die neuesten Einrichtungen auf diesem Gebiete vorgeführt und erläutert. So wurden im Betriebe gezeigt und in ihrem Zusammenhange erklärt die Centralapparate der elektrisch betriebenen Signal- und Weichenstellungen mit deren Weichenantrieben und Signalstellvorrichtungen, in gleicher Weise die Streckenblocks mit Wechselstrombetrieb für ein- und zweigeleisige Bahnlinien sowie die neuesten Konstruktionen dieser beiden Firmen auf dem Gebiete der Signal- und Weichenstellung mit mechanischen Transmissionen. Den sehr instruktiven Ausführungen und den beiden Vorträgen, die durch beweglich-schematische Darstellungen unterstützt wurden, wohnten eine grosse Anzahl von Betriebsbeamten der Nordostbahn und der verschiedenen übrigen Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen bei, indem letztere den günstigen und nicht so bald wiederkehrenden Anlass nicht vorbeigehen liessen, ohne einem möglichst grossen Theil ihres Beamtenpersonals Gelegenheit zu bieten sich in dieser immer wichtiger werdenden Abtheilung des Eisenbahnwesens Belehrung zu verschaffen.

Grundsätze für Weichen- und Signalverriegelungen.

Auf Anregung und im Einverständniss mit dem Schweizerischen Eisenbahndepartement hat der Schweizerische Eisenbahnverband folgende „Grundsätze für Weichen- und Signalverriegelungen auf Zwischenstationen von Hauptlinien“ adoptirt:

1. Der Ausschluss feindlicher Stellungen der Einfahrtssignale.

2. Die Abhängigkeit der Weichen von den Einfahrtssignalen, und zwar durch Verriegelung sämmtlicher spitzbefahrener Weichen in den für den Personen- und Güterzugverkehr regelmässig in Betracht kommenden Fahrstrassen (Haupt-, Kreuzungs- und Ueberholungsgeleise).

3. Die Sicherung der Fahrstrassen gegen Eindringen von Fahrzeugen aus Nebengeleisen (Geleise für den lokalen Güterdienst, Manöver-, Abstellgeleise usw.) und, bei zweispuriger

Anlage, auch aus dem zweiten Geleise, durch Verriegelung von ablenkenden Weichen oder durch in die Verriegelung einbezogene Sperrschuhe.

Ausnahmen sind für Fahrten auf den mit dem Nebengeleis nicht unmittelbar verbundenen Zuggeleisen statthaft, wenn der Stockschienenanfang der Weiche, welche zum Nebengeleis führt, mindestens 60 m vom Polizeipfahl der Endweiche im Zuggeleis absteht und die dazwischen liegende Geleisstrecke vom diensthtuenden Beamten übersehen werden kann.

Weitere Ausnahmen können je nach der Lage, Benutzung und Uebersehbarkeit der betreffenden Geleise auf begründetes Gesuch hin gestattet werden.

Aus Italien.

Gehaltsaufbesserung für das Personal der Mittelmeerbahn.

Der Verwaltungsrath dieser Gesellschaft beschloss auf Antrag der Generaldirektion in seiner Ende Februar d. J. abgehaltenen Sitzung, Gehaltsaufbesserungen im Betrage von 585 000 L. an 5 210 Angestellte, mit Wirkung vom 1. Januar d. J. an, zu bewilligen, und überdies 69 000 L. an Gratifikationen zu vertheilen.

Einnahmen der Neben- und Lokalbahnen.

Nach dem jüngst veröffentlichten Berichte über die Ergebnisse des ersten Halbjahres des Betriebes 1896 bis 1897 der Neben- und Lokalbahnen weisen die einzelnen Bahnen folgende Einnahmen auf: Neapel-Nola-Bajano (38 km) 187 112 L.; Turin-Rivoli (12 km) 79 270 L.; Basaluzzo-Frugarolo (9 km) 5 235 L.; Turin-Cirié-Lanzo (32 km) 304 823 L.; Sardinische Nebenbahnen (597 km) 360 835 L.; Monteponi-Porto Vesme (10 km) 50 438 L.; Neapel-Pozzuoli-Cuma 177 100 L.; Fossano-Mondovi (24 km) 20 522 L.; Sassuolo-Modena-Mirandola-S. Felice-Finale (68 km) 177 082 L.; Settimo-Rivarolo-Castellamonte (31 km) 220 516 L.; Eisenbahnen von Reggio Emilia (79 km) 146 484 L.; Santhià-Biella (30 km) 373 077 L.; Novara-Seregno (55 km) 276 125 L.; Nord-Milano (162 km) 1 427 873 L.; Bergamo-Ponte della Selva (29 km) 168 787 L.; Nebenbahnen von Biella (44 km) 102 470 L.; K. Sardinische Bahnen (412 km) 842 319 L.; Suzzara-Ferrara (82 km) 273 769 L.; Padua-Montebelluna (48 km) 87 753 L.; Torre-Arsiero (24 km) 85 845 L.; Cividale-Portogruaro (77 km) 139 209 L.; Conegliano-Vittorio (14 km) 49 870 L.; Vicenza-Schio (32 km) 197 586 L.; Parma-Suzzara (44 km) 89 839 L.; Treviso-Vicenza und Padua-Bassano (108 km) 421 665 L.; Bologna-Portomaggiore-Massalombarda (73 km) 177 287 L.; Arezzo-Stia (45 km) 78 212 L.; Arezzo-Fossato (135 km) 161 535 L.

Direkter Güterverkehr zwischen den Nebenbahnen und den Hauptnetzen.

Da nicht alle Nebenbahnen des Königreichs spezielle Abmachungen mit den Hauptnetzen über die Einrichtung eines direkten internen und internationalen Güterverkehrs besitzen, was für Handel und Gewerbe der betroffenen Landstriche grosse Störungen und Hindernisse mit sich bringt, haben viele Handel- und Industrietreibende, denen sich auch einige Handelskammern anschlossen, eine Eingabe an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten gerichtet, welche fordert, dass durch einheitliche und allgemeine Regelung des direkten Verkehrs zwischen Haupt- und Nebenbahnen dem Uebelstande ein Ende bereitet werde. In der Eingabe wurden dem Ministerium hauptsächlich folgende Petitionen unterbreitet: 1. dass alle Bahnstationen, wenn auch in einem und demselben Orte gelegen und verschiedenen Gesellschaften angehörig, verpflichtet seien, Transporte für jedwede Bestimmungsstation anzunehmen, sei diese auch an einer anderen Linie oder einem anderen Netze gelegen und von einer anderen als der Versandverwaltung bedient; 2. dass die Sendungen von einer beliebigen Bahnstation mit Bestimmung nach einer an einer anderen Linie oder einem anderen Netze gelegenen und von einer anderen Gesellschaft bedienten Station, unter normalen Verhältnissen immer über den kürzesten und für das Publikum billigsten Weg geleitet werden; 3. dass die Lokaltarife, deren Anwendung nicht ausdrücklich auf besonders aufgeführte Bestimmungsstationen beschränkt ist, rechtlich auf alle in direktem Verkehre abgefertigten Sendungen anwendbar seien.

Zonentarif.

Wie mitgetheilt wird, beabsichtigt der Minister der öffentlichen Arbeiten die bereits früher angefangenen Studien über die Einführung des Zonentarifsystems in Italien wieder aufzunehmen; zu diesem Zwecke wurde ein Funktionär des Ministeriums nach Ungarn abgesandt, um genaue Daten über die Anwendung dieses Systems auf den Ungarischen Bahnen zu sammeln; es sollen später dann die Vertreter der verschiedenen Italienischen Bahnen zusammenberufen werden, um über diese bedeutende Tarifreform zu berathen.

Aulla-Luccabahn.

Am 15. d. Mts. wurde beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Rom der Bau der Strecke Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca der Linie Aulla-Lucca vergeben. Die Konstruktion dieser Strecke muss vertragsgemäss in 20 Monaten nach Uebernahme beendet sein.

Italienische Zufahrtslinien zur Simplonbahn.

Die Schlussphase, in die nun endlich die Vorverhandlungen für den Bau der Simplonbahn getreten zu sein scheinen, hat die Angelegenheit der Italienischen Zufahrtslinien zum Simplon von Piemont und von Mailand und der übrigen Lombardei in den betheiligten Kreisen in neue Anregung gebracht.

Der Bund hat dem Bau der Simplonbahn eine Subvention von 4 500 000 Frcs. zugesichert; der Jura-Simplonbahngesellschaft müssen überdies von den Kantonen, Gemeinden und anderen interessirten Schweizerischen Körperschaften weitere Subventionen im Gesammtbetrage von 10 500 000 Frcs., die grösstentheils bereits votirt sind, gegeben werden, um den von der Schweiz zum gigantesken Bau à fonds perdu zu leistenden Gesammtbeitrag von 15 000 000 Frcs. zu vervollständigen.

Der Italienische Staat, welcher auf eigene Kosten den Bau der Strecke Domodossola-Iselle auszuführen hat, deren Eigenthum ihm aber gewahrt bleibt, steuert zur Simplonbahn für die Dauer der Konzession 66 000 Frcs. jährlich bei.

Am 3. d. Mts. war der Präsident der Jura-Simplonbahn, Herr Ruchonnet, in Mailand, um die endgültige Bewilligung der übrigen Italienischerseits zu zahlenden Subventionen im Betrage von 4 000 000 Frcs. zu beschleunigen. Bei einer Besprechung mit dem Bürgermeister, dem Präsidenten der Handelskammer von Mailand sowie dem Vorsitzenden des Lokalkomitees für den Simplonbahnbau versicherte derselbe, dass in der Schweiz alles bereit sei, um das grosse Werk in Angriff zu nehmen, dass sich seine Gesellschaft bereits des zur Ausführung nöthigen Kapitals von 50 000 000 Frcs. versichert habe, und dass, wie bemerkt, die Schweizerischen Subventionen beinahe in ihrer Gesammtheit bewilligt wären. Bezüglich der von Italien zu leistenden Subventionen baut er besonders auf Mailand und Genua. Der Bürgermeister von Mailand sowie die übrigen maassgebenden Persönlichkeiten versprachen Herrn Ruchonnet, alles aufwenden zu wollen, um baldigst ihm über die Subventionen bindende Erklärungen abgeben zu können.

Bekanntlich haben Provinz, Stadt und Handelskammer von Mailand ihre Beiträge von 2 000 000 L. an den Bau der für Mailand wichtigen Abkürzungslinie Arona-Ornavasso geknüpft. Während vom Italienischen Staate der Linie Santhià-Borgomanero, welche den Simplon in direkte Verbindung mit Piemont bringen soll, eine Subvention von jährlich 5 000 L. für 1 km bereits durch ein Gesetz gewährt wurde, soll der Strecke Arona-Ornavasso, die den direktesten Bahnweg vom Simplon nach Mailand, dem Knotenpunkt des Lombardischen Eisenbahnnetzes und dem Handels- und Industrieemporium Oberitaliens, bilden würde, eine Subvention von nur 3 000 L. bewilligt werden. Das sich für den Bau dieser letzteren Linie gebildete Komitee würde nicht einmal die Gleichbehandlung der beiden Linien verlangen, und sich mit einer Subvention von 4 000 L. begnügen, obschon in mehreren dem Parlament vorgelegten Gesetzentwürfen die Gleichbedeutung beider Linien ausdrücklich anerkannt wurde. Die Subvention von 4 000 L. gewährt der Staat auch den Linien der sogen. dritten Kategorie und rein lokaler Bedeutung und ist die Verweigerung um so unbegreiflicher, als die Linie Novara-Gozzano-Domodossola, über welche sich sonst der Verkehr vom Simplon nach Mailand bewegen müsste, und welche starkes Gefälle aufzuweisen hat, als dem Lokalverkehr dienende Bahn gebaut wurde, und somit schwerlich imstande ist, einen grossen internationalen Verkehr zu bewältigen.

Mit dem Bau der Linie Arona-Ornavasso würde Genua nicht weniger als 3 Zugangsstrassen zum Simplon zur Verfügung haben, über Novara-Gozzano-Domodossola, Novara-Arona-Gravellona und auch über Mailand-Arona-Gravellona. Die Konstruktion der Linie Arona-Ornavasso würde überdies sicher den Bau der Linie Pallanza-Feriolo-Gravellona beschleunigen, welche den Lago Maggiore mit dem Simplon in Bahnverbindung bringen würde. Die beiden Städte Pallanza und Intra, an dem reizendsten Theile des Langen Sees gelegen, mit dichter Bevölkerung und reicher aufblühender Industrie, würden durch die neue Bahn aus der bisherigen Abgeschlossenheit vom grossen Handel befreit werden, und direkte Bahnverbindung mit Mailand, Turin und Genua bekommen.

Am 21. Februar d. J. fand in Arona eine Versammlung des Komitees für die Bahn Arona-Ornavasso statt, in der beschlossen wurde, auf die bestmögliche Weise den Bau der Linie zu sichern. Darin wird wohl der eigentliche Grund der Weigerung der Regierung zu suchen sein, die staatliche Subvention für die Linie Arona-Ornavasso zu erhöhen, da sie recht gut weiss, dass die Linie auch mit einem geringeren Staatsbeitrage gebaut wird und gebaut werden muss.

Mit dem Bau der Simplonbahn würden auf Italienischer Seite die Zufahrtslinien Santhià-Borgomanero für Piemont, Arona-Ornavasso für die Lombardei und speziell für Mailand und Pallanza-Gravellona für den Lago Maggiore in Aussicht genommen sein; an diese letztere Linie, wenn sie einmal gebaut sein wird, wird sich auch wohl bald eine Bahn von Arona nach Locarno, längs dem westlichen Ufer des Langen Sees, anschliessen.

Bücherschau.

Handbuch der praktischen Gewerbehygiene mit besonderer Berücksichtigung der Unfallverhütung. Unter Mitwirkung von E. Claussen, Königlicher Regierungsbaumeister, kommerzieller Gewerbeinspektor, Nienburg a/W.; G. Evert, Königlicher Regierungsrath und Mitglied des Königlich Statistischen Büreaus, Berlin; Professor K. Hartmann, Kaiserlicher Regierungsrath und ständiges Mitglied des Reichs-Versicherungsamts, Berlin; E. Krumbhorn, Königlicher Gewerbeinspektor, Elbing; W. Oppermann, Königlicher Gewerbeinspektor und gewerbetechnischer Hilfsarbeiter der Königlichen Regierung, Arnsberg; Dr. Th. Oppler, Beauftragter der Berufsgenossenschaft der chemischen Industrie, Nürnberg; R. Platz, Kaiserlicher Regierungsrath und ständiges Mitglied des Reichs-Versicherungsamts, Berlin; Dr. Th. Sommerfeld, praktischer Arzt, Berlin; C. Specht, Beauftragter der Nordöstlichen Eisen- und Stahl-Berufsgenossenschaft, Berlin; Dr. M. Sprenger, Königlicher Regierungs- und Gewerberath, Berlin; Dr. A. Villaret, Königlicher Ober-Stabs- und Garnisonarzt, Spandau, herausgegeben von Dr. H. Albrecht, Gr.-Lichterfelde. Mit mehreren hundert Figuren. Berlin, 1894, Robert Oppenheim (Gustav Schmidt). Lieferung 3 bis 5. Preis des vollständigen Werkes geheftet 27 ℳ, in Lederband 30 ℳ.

Die Lieferungen 1 und 2 des mit den vorstehend angeführten 3 Heften zum Abschluss gebrachten Werkes wurden in Nr. 2 S. 14 Jahrg. 1895 d. Ztg. besprochen. Es ist dort auf die grosse Bedeutung des Werkes hingewiesen, die es im Kreis der Bestrebungen einnimmt, die darauf gerichtet sind, die Gesundheit des Arbeiters in den zahlreichen Gewerbebetrieben, in denen er „Schädlichkeiten ausgesetzt ist, gegen die die Gefährdung durch Betriebsunfälle in ihrer Bedeutung gänzlich in den Hintergrund tritt“, mehr zu schützen, als bisher. Das Werk zeigt die Gefahren, die der Gesundheit des Arbeiters drohen, berichtet, was bisher in gewerbehygienischer Beziehung zu seinen Gunsten geschehen ist und lässt dadurch erkennen, wie viel noch zu thun übrig bleibt und in welcher Richtung vorgegangen werden muss. Das Erscheinen des Werkes ist durch Umstände verzögert worden, die wesentlich durch die Mitwirkung eines der Mitarbeiter begründet werden. Die Zahl der Mitarbeiter ist denn auch eine andere, grössere geworden. Freilich ist auch das Werk selbst von 50 auf 66 Bogen, also um ein Drittel des ursprünglich beabsichtigten Umfanges gewachsen. Dadurch ist auch eine Erhöhung des Preises eingetreten, die indessen in mässigen Grenzen gehalten ist.

Die vorliegenden Hefte bringen zunächst den zweiten Theil, der sich auf die Verhütung der durch den Aufenthalt in den Arbeitsräumen und durch den Arbeitsprozess bedingten Schädlichkeiten bezieht, zum Abschluss. Der erste Theil handelte, wie früher dargelegt, vom Wesen und der Bedeutung der durch den Gewerbebetrieb bedingten Schädlichkeiten. Es handelt sich in den vorliegenden Heften noch um diejenigen Abschnitte des zweiten Theils, die die Heizung und Lüftung der Arbeitsräume, die Verhütung der Einathmung von Staub, die zur Fabrik gehörigen Nebenanlagen und die persönliche Ausrüstung des Arbeiters betreffen. Der dritte Theil bringt Eingehendes über die Verhütung der durch den Maschinenbetrieb bedingten Unfälle mit Bezug auf Kessel und Motor, Wellenleitungsanlagen und deren Theile, und Anlagen zum Heben von Lasten, der fünfte geht ein auf die Verhütung der gesundheitlichen Schädlichkeiten des Gewerbebetriebes im engeren Sinne (spezielle Gewerbehygiene), mit Beziehung auf die metallurgische Industrie, die Industrie der Steine und Erden, die chemische Industrie, die Textilindustrie, die Industrie der Nahrungs- und Genussmittel und verwandte Gewerbe. Ein Anhang bringt eine Uebersicht über das, was auf gesetzgeberischem Gebiet zum Schutz von Leben, Gesundheit und Sittlichkeit der gewerblichen Arbeiter geschehen ist.

Möge das Werk weiteste Beachtung finden im Interesse der grossen Klasse der Bevölkerung, die der weitgehenden Fürsorge für die Gesundheit in den gewerblichen Betrieben nothwendig bedarf.

Technisches Auskunftsbuch für das Jahr 1897. Notizen, Tabellen, Regeln, Formeln, Gesetze, Verordnungen, Preise und Bezugsquellen auf dem Gebiete des Bau- und Ingenieurwesens in alphabetischer Anordnung von Hubert Joly. Mit 141 in den Text gedruckten Figuren. Vierter Jahrgang. Wittenberg, Verlag des technischen Auskunftsbuches. Bezugspreis 4,50 ℳ.

In der Vorrede zur ersten Auflage des Auskunftsbuches vom Jahre 1894 hiess es, dass das Werk in erster Linie ein Hilfsbuch für den praktischen Gebrauch der Architekten und Ingenieure sein, die Fragen kurz beantworten solle, die sich dem Techniker bei der Büreauarbeit, bei Bauten oder in gewerblichen Betrieben täglich darbieten. Sodann soll es ein Nachschlagebuch für alle diejenigen sein, die sich auf dem Gebiet des Bau- und Ingenieurwesens kurze Auskunft holen wollen. Durch die grosse Reichhaltigkeit der vorhandenen Stichwörter ist die Auskunft eine sehr ergiebige; für den Praktiker verleihen dem Buche die erschöpfenden Angaben über Preise und Bezugsquellen der in das Baugewerbe einschlagenden Bedarfsgegenstände besonderen Werth. Auch die rechtlichen Verhältnisse, welche auf technische Dinge Bezug haben, sind in den Kreis der Besprechung gezogen. Eine strengsten Anforderungen genügende Auswahl der Stichworte gehört bei Nachschlagewerken zu den schwierigsten Aufgaben; man thut auch hier gut, das Buch zunächst einer allgemeinen Durchsicht zu unterziehen, um sich darüber zu vergewissern, wie ein Gegenstand am schnellsten aufzufinden ist. Diese Durchsicht ist allerdings durch die kräftige typographische Hervorhebung der Stichworte sehr leicht gemacht. Das Buch ist handlich und gut ausgestattet, und hat sich die Auflage desselben im letzten Jahre von 3 000 auf 5 000 erhöht, was gewiss für den Werth des Buches spricht.

Kurzes Handbuch der Maschinenkunde von Egbert von Hoyer, ordentlicher Professor an der Königlichen Technischen Hochschule zu München. Mit eingedruckten Abbildungen. Fünfte bis neunte Lieferung. München, Theodor Ackermann, Königlicher Hofbuchhändler.

Die dritte und vierte Lieferung des Handbuches sind in Nr. 69 Jahrg. 1893 d. Ztg. besprochen worden. Die Klarheit der Darstellung, die immer weiteren Kreisen von Vertretern der industriellen, mechanischen und chemischen Technik Rechnung trägt, muss, ebenso wie den früheren Heften, so auch den vorliegenden anerkannt werden. Die Abbildungen sind klar, wenn sie auch manchmal etwas unter der Art der Wiedergabe durch Zinkclichés leiden. In den vorliegenden Heften ist zunächst in der Besprechung der Dampferzeuger — zum zweiten Theil des Werkes gehörig — fortgefahren, indem die Kesselsysteme zusammenhängend besprochen und auch an ausgeführten Beispielen erläutert sind. Dem folgt ein Abschnitt über Wärmeanlagen, d. h. solche Anlagen, die dazu dienen, Räume zu erwärmen oder Körpern Wärme zuzuführen, Anlagen zum Erwärmen von Wohn- und Arbeitsräumen, zum Trocknen, Oxydiren usw., ferner zum Schmelzen, Erweichen usw. usw. in Oefen der verschiedensten Art, Wärmeüberträgern, Kondensatoren u. dergl.

Einer der wichtigsten Theile des Werkes ist der dritte, welcher von den Kraftmaschinen oder Motoren handelt, umfassend die Hefte 6 bis 8 des Werkes. Er umfasst die Wasser-, Wind-, Wärme- und Muskelkraftmaschinen, wie der Verfasser sie eintheilt. Von den 5 Abschnitten, die dem Stoff gewidmet sind, spricht der erste über Formen und Wirkungsweise der Kräfte; der zweite von den Wärmekraftmaschinen — Dampfmaschinen, Luftmaschinen (Heissluftmaschinen), Gasmaschinen, Benzin-, Petroleum- und andere Kraftmaschinen — ein umfangreicher Abschnitt, der über alle hierher gehörigen Punkte ausreichend unterrichtet. Der dritte Abschnitt bringt die Wasserkraftmaschinen, Wasserräder — unter denen die Turbinen besonderes Interesse beanspruchen — und Wassersäulenmaschinen, der vierte die Windräder und Druckluftmotoren, der fünfte als Muskelkraftmaschinen Haspel, Winden und Göpel.

Der vierte Theil umfasst die „Werkmaschinen“, die dazu dienen, Körper als Werkstücke von einem Ort zum andern zu bringen oder zum Zweck der Formänderung zu bearbeiten. Fördervorrichtungen aller Art — Schlitten, Räderfuhrwerke, Fördergeräthe mit Anwendung eines Förderbandes, einer Schnecke, einer Wippe oder eines Ventilators — Hebezeuge, einschliesslich Aufzüge, Krahne — Wasserfördervorrichtungen, darunter am eingehendsten die Pumpen, füllen ausser dem Schluss des achten Heftes den ganzen Raum des neunten, um in den später erscheinenden Lieferungen noch weiter fortgesetzt zu werden.

Personalnachrichten.

Sächsische Staatseisenbahnen.

Dem Finanzrath Peters, Mitglied der Generaldirektion, ist der Titel und Rang als Oberfinanzrath verliehen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Neu-Rüdnitz. Am 1. April d. J. wird die zwischen den Stationen Zäckerick-Alt-Rüdnitz und Alt-Reetz der Strecke Wriezen a/O.-Jädickendorf neu eingerichtete Haltestelle Neu-Rüdnitz für den Personen-, Gepäck-, Stückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet.

Auf der Haltestelle werden sämmtliche Züge halten, deren Fahrplan sich wie folgt gestaltet:

787	789*)	785	Entf.		Stationen		786	788	790	
2—4			km				2—4			
8.20	3.13	7.55	0,0	Abg.	Wriezen a/O.	Ank.	7.45	2.50	6.52	6.58
8.32	3.25	8.07	3,7	↓	Alt-Mädewitz	↑	7.35	2.40	6.42	6.50
8.42	3.34	8.16	6,3		Alt-Reetz		7.26	2.31	6.33	6.43
8.49	3.41	8.23	8,3		Neu-Rüdnitz		7.17	2.22	6.24	6.38
9.25	3.58	8.40	13,5		Zäckerick-Alt-Rüdnitz		7.04	2.09	6.11	6.25
9.28	4.21	9.03	20,6		Klemzow		6.43	1.48	5.50	6.11
9.38	4.31	9.13	23,4		Gross-Wubiser . . .		6.33	1.38	5.40	6.04
9.52	4.45	9.26	26,8	↓	Butterfelde-Mohrin . .	↑	6.21	1.26	5.28	5.56
10.07	5.02	9.43	33,9	Ank.	Jädickendorf	Abg.	6.02	1.07	5.09	5.43
10.28	5.34	10.03	—	Ank.	Königsberg N. M. . .	Abg.	5.25	12.10	3.49	5.24

*) Zug 789 trifft Sonntags schon um 5.16 in Königsberg N. M. ein.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Neu-Rüdnitz in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der Preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der Oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahn-Viehtarif aufgenommen.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Ueber die Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im März 1897. (628)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. wird die Haltestelle Rheindürkheim der Nebenbahnstrecke Osthofen-Rheindürkheim-Hamm-Guntersblum für die Beförderung von Gütern und Leichen nach Maassgabe der am genannten Tage in Kraft tretenden Tarife eröffnet. Die Beförderung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen nach und von der Haltestelle ist ausgeschlossen. Die durch Veröffentlichung der vormaligen Spezialdirektion vom 5. September 1896 eingerichtete beschränkte Güterbeförderung nach und von der genannten Haltestelle als Anschlussverkehr der Station Osthofen erlischt mit Ende dieses Monats. Nähere Auskunft über die Tarife ertheilt die Station Osthofen und unser Tarifbüreau bezw. demnächst Verkehrsbüreau.

Mainz, den 26. März 1897. (629)

Königl. Preuss. und Grossh. Hessische Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag VIII zum Tarifheft „Theil II" vom 1. Januar 1893 und der Nachtrag III zum Tarifheft „Theil II" vom 1. August 1896 in Kraft, ihr Verkaufspreis beträgt je 0,10 ℳ. Die Nachträge enthalten u. a.:

I. eine anderweitige Fassung des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifs (A. T. Nr. 23 des Theils II vom 1/1. 1893 und A. T. 2 des Theils II vom 1/8. 1896) insbesondere durch Aufnahme der nachstehenden Artikel in diesen Ausnahmetarif hinter Ziffer 4:
   5. **Brennstoffe** des Spezialtarifs III folgende:
      a) **Gaskoks,** wenn von Gasanstalten versandt.
      b) **Holzkohlen,** auch gemahlen und pulverisirt; Holzkohlenbriquets unverpackt.
      c) **Torf** und Torfkohle, auch gepresst.
   6. **Holz,** wie im Spezialtarif III genannt.

II. Ausnahme-Frachtsätze für Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt.

III. Ausnahme - Frachtsätze für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke).

Diese Tarifermässigungen haben vom 1. April d. J. ab Gültigkeit wie folgt:

Zu I. Die anderweitige Fassung des Rohstofftarifs:

1. im Verkehr mit Stationen der Tarifabtheilung B (Elsass-Lothringen und Luxemburgische Wilhelmsbahn)
   a) für die unter 5 a und 5 c genannten Artikel im Umfange der Gültigkeit der Ziffer 1 des Ausnahmetarifs 2,
   b) für die unter 5 b und 6 genannten Artikel im Umfange der Gültigkeit der Ziffer 2—4 des Ausnahmetarifs 2.
2. im Verkehr mit der Station Basel Bad. B. und Els.-Lothr. B. (Tarifabtheilung G).

   Zu I. 1. und 2. ausgenommen den Verkehr mit der Cronberger Bahn.
3. im Verkehr mit Stationen der Tarifabtheilung D (Main - Neckarbahn). Gleichzeitig tritt hier auch direkte Abfertigung zu den Sätzen des Rohstofftarifs für die unter Ziffer 1—4 desselben genannten Güter ein, sodass dieser Ausnahmetarif vom 1. April d. J. ab im Verkehr mit allen Stationen der Main-Neckarbahn in seinem ganzen Umfange gültig ist. Die sich hiernach für die Stationen Heidelberg, Friedrichsfeld und Schwetzingen der Main-Neckarbahn ergebenden Frachtsätze haben gleichzeitig auch Gültigkeit im Verkehr den gleichnamigen Stationen der Badischen Staatsbahn, soweit für letztere direkte Frachtsätze bestehen.

Zu II. Die Ausnahme-Frachtsätze für Gaskoks (wenn von Gasanstalten versandt) und zwar als Ausnahmetarif Nr. 16 des Theils II vom 1/1. 1893 im Verkehr mit Stationen der Tarifabtheilungen A (Süddeutsche Nebenbahnen alte Hefte I—IV), E (Pfälzische Eisenbahnen), F (Württembergische Staatsbahn) und K (Hessische Nebenbahnen) und als Ausnahmetarif 2 d des Theils II vom 1/8. 1896 im Verkehr mit Stationen der Tarifabtheilung A (Badische Staatsbahn, neue Hefte 1—6); bezüglich des Ausnahmetarifs 2 d jedoch mit Ausschluss des Verkehrs mit der Station Mannheim und des Verkehrs mit der Cronberger Bahn. Die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 im Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen treten am 1. April d. J. ausser Kraft. Im Verkehr mit den Pfälzischen Stationen der Lauterthalbahn und Klingthalbahn sowie im Verkehr mit den Württembergischen Stationen Kirchheim unter Teck, Oethlingen und Tettnang werden, wie im gesammten übrigen Verkehr die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 auf Grund der Gesammtentfernungen und der Kilometer - Tariftabelle des Ausnahmetarifs Nr. 23 berechnet. Im Verkehr mit den Württembergischen Neben- und Privatbahnstationen Kleinengstingen, Marbach a. d. Lauter, Münsingen, Dettingen bei Urach und Urach werden die Frachtzuschläge für Gaskoks ermässigt.

Zu III. Ausnahme - Frachtsätze für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) und zwar als Ausnahmetarif Nr. 30 des Theils II vom 1/1. 1893 im Verkehr mit Stationen der Tarifabtheilungen D (Main-Neckarbahn), E (Pfalzbahn), K (Hessische Nebenbahn) und als Ausnahmetarif 12 des Theils II vom 1/8. 1896 im Verkehr mit Stationen der Tarifabtheilungen B (Elsass-Lothringen) und G (Basel), jedoch mit der Einschränkung, dass diese Ausnahmesätze im Verkehr mit der Kerkerbachbahn keine Gültigkeit haben und auf den Verkehr mit der Reichsbahn und den Pfälzischen Eisenbahnen nur insoweit anzuwenden sind, als die Sendungen nicht über Linien der Badischen Staatsbahn befördert werden. Die Ausnahme - Frachtsätze für feuchte Stärke kommen nur bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief oder Frachtzahlung hierfür zur Anwendung. **Der Frachtberechnung sind die Sätze des Spezialtarifs III zu Grunde zu legen.**

Weiterhin werden am 1. April d. J. die in den Vorbemerkungen der Tarifhefte I—IV der Abtheilung E (Pfalzbahn) enthaltenen Bestimmungen, betreffend Ausschliessung der Frachtsätze des Spezialtarifs III für Steinkohlen- usw. Sendungen aufgehoben.

Auskunft ertheilen das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion und die Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 27. März 1897. (630)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Staatsbahnen. An Stelle des bisherigen Gütertarifs für die Gruppe VI der Preussischen Staatsbahnen (Eisenbahn-Direktionsbezirke Cassel und Frankfurt a/M.), nebst Cronberger und Kerkerbachbahn sowie der Lokaltarife der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen und der Hessischen Ludwigsbahn tritt mit Gültigkeit vom 1. April

1897 ein neuer Gütertarif unter der Bezeichnung:

Gruppe VI,
Eisenbahn-Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz, sowie Cronberger und Kerkerbachbahn.

Mit dem gleichen Tage werden aufgehoben die nachverzeichneten Gütertarife:

1. der Gruppentarif VI, Eisenbahn-Direktionsbezirke Cassel und Frankfurt a/M., sowie Cronberger und Kerkerbachbahn vom 1. April 1895;
2. der Lokaltarif der Hessischen Ludwigsbahn vom 1. Januar 1893 nebst Kilometerzeiger vom 15. Februar 1893;
3. der Lokaltarif der Gr. Oberhessischen Eisenbahnen (einschliessl. Nebenbahnen) vom 15. März 1893;
4. der Gruppentarif VIII, Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken vom 1. April 1895;
5. der Gruppenwechseltarif VIII/VI für den Linksrheinisch-Hessischen Güterverkehr vom 1. April 1895;
6. der Tarif für den Frankfurt-Hessischen Wechselverkehr vom 1. September 1892;
7. der Tarif für den Frankfurt-Oberhessischen Verkehr vom 1. Mai 1890;
8. der Tarif für den Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutschen Verband vom 1. Juni 1896, Heft 1;
9. der Tarif für den Westdeutschen Eisenbahnverband vom 1. September 1890, Heft 1;
10. der Tarif für den Saarbrücken-Hessischen Güterverkehr vom 15. August 1889;
11. der Tarif für den Cronberg-Hessischen Güterverkehr vom 1. April 1889;
12. der Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband, Heft C II, vom 1. April 1890;
13. der Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband, Heft C I, vom 1. Juli 1890;
14. der Tarif für den Main-Neckarbahn-Hessische Ludwigsbahn-Verkehr vom 1. Oktober 1889;
15. der Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Oberhessischen Verkehr vom 1. November 1896;
16. der Tarif für den Oberhessisch-Hessischen Verkehr vom 1. Mai 1891;
17. der Tarif für den Nordwestdeutsch-Oberhessischen Verkehr vom 1. Juli 1896;
18. der Tarif für den Hannover-Oberhessischen Verkehr vom 1. März 1892;
19. der Tarif für den Köln (rechtsrh.)-Oberhessischen Verkehr vom 1. Oktober 1890,

soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet.

Der neue Gütertarif enthält neben bedeutenden Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen; letztere treten jedoch erst mit dem 15. Mai 1897 in Wirksamkeit, so dass in diesen Fällen bis zu dem bezeichneten Termine noch die bisherigen Tarife Gültigkeit behalten.

Die in den neuen Gruppentarif VI aufgenommenen „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung“ sind gemäss Abschnitt I 2 der Verkehrsordnung von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Der Tarif ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben, welche auch nähere Auskunft über denselben ertheilen.

Frankfurt a/M., den 25. März 1897. (631)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a/M.

Nordostdeutsch-Berlin-Bayerischer Verband. Am 1. April d. J. kommen folgende Tarifänderungen zur Durchführung:

a) Einführung eines Ausnahmetarifs 2a für Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) von Weiherhammer nach Stettin Cgbhf;
b) Aufhebung des Ausnahmetarifs 5a für Bausteine, krummlinig profilirte und abfacirte in Folge Versetzung dieses Artikels — durch Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif, Theil I, — in den Spezialtarif III;
c) Erweiterung des Ausnahmetarifs 5b für Steine des Spezialtarifs III durch Aufnahme von Amorbach u. s. w. für den Verkehr mit Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen;
d) Einführung eines Ausnahmetarifs 21 für Flachs, gebrecht, von Stationen der Direktionsbezirke Königsberg i. Pr. und Danzig;
e) Einbeziehung der Station Oberkotzau in den Seehafen-Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl nach Stettin Cgbhf.;
f) Aenderung einiger Entfernungen für Aschaffenburg und Gemünden durch Ermässigung und im Verkehr mit Fürstenfelde und Grünau durch Erhöhung um 1 km.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Mai d. J. gültig.

Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilen die Verkehrs-, Tarif- und Auskunftsbüreaus der betheiligten Verwaltungen, sowie die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Berlin, den 26. März 1897. (632)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Verbands-Güter-Verkehr. Am 1. April d. Js. wird die Station Königsbrück der Sächsischen Staatseisenbahnen in den obenbezeichneten Verkehr (Tarifheft No. 5) einbezogen.

Der Frachtberechnung sind die um 20 km erhöhten Entfernungen der Station Klotzsche zu Grunde zu legen.

Erfurt, den 26. März 1897. (633)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. Js. wird der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) im Verkehr zwischen den Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn einerseits und den Stationen der Preussischen Staatsbahnen andererseits auf die Artikel Brennstoffe (Gaskoks, Holzkohlen, Torf und Torfkohle) und Holz des Spezialtarifs III ausgedehnt.

Ferner gelangen mit Gültigkeit vom gleichen Tage im Verkehr von den Kohlenversandstationen der Preussischen Staatsbahnen nach den Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, sowie ferner von den Kohlenversandstationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach den Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen und der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn neue Ausnahmefrachtsätze für Stein- und Braunkohlen unter Zugrundelegung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) zur Einführung.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze, die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht etc. ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Soweit im Verkehr von einzelnen Stationen der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn bisher im Mitteldeutschen Privatbahn-Verkehr besondere Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen bestanden haben, bleiben dieselben bis auf weiteres in Geltung.

Ausserdem treten im Verkehr zwischen den Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn einerseits und denjenigen der Preussischen Staatsbahnen andererseits bei Gesammtentfernungen bis zu 50 km theilweise ermässigte Frachtsätze der regulären Klassen (Spezialtarife) und des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen gleichfalls die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 26. März 1897. (634)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag V zum Magdeburg-Halle-Sächsischen Gütertarif in Kraft.

Er enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neuaufgenommenen Stationen Bandau des Direktionsbezirks Magdeburg, Grüna bei Jüterbog des Direktionsbezirks Halle und Königsbrück der Sächsischen Staatseisenbahnen, eine Erweiterung des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifs und einen neuen Ausnahmetarif für Kohlen, Kokes und Briketts.

Abdrücke des Nachtrags sind von den Verbandsstationen erhältlich.

Dresden, den 24. März 1897. (365)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. Am 1. April 1897 gelangt zu dem Gütertarif für den nebenbezeichneten Verband der Nachtrag IV zur Einführung.

Ausser mehrfachen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie der Vorbemerkungen zu demselben, der Tariftabellen und der Ausnahmetarife, welche theils früher schon veröffentlicht worden sind, enthält der Nachtrag

a) Entfernungen für den Verkehr mit den Verkehrsstellen Benkendorf, Groitzschen und Holleben-Beuchlitz des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, sowie für Königsbrück der Sächsischen Staatsbahnen,
b) Erweiterung des Geltungsbereiches des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) und Ausdehnung der Frachtsätze desselben auf gewisse Brennstoffe,
c) Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbrikets, sowie ferner für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets.

Die bisherigen Ausnahmetarife 5a (für Steine) sowie 6a und 6b (für Braunkohlen etc.), deren Frachtsätze durch die Sätze des Spez.-Tarif III bezw. durch die unter c bezeichneten Ausnahmefrachtsätze unterboten werden, treten ausser Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 24. März 1897. (636)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe I. Am 10. April 1897 wird die an der Neubaustrecke Goray-Czarnikau gelegene Station Czarnikau für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh-, Fahrzeug- und Güterverkehr eröffnet werden.

Der zum 1. April 1897 herausgegebene Nachtrag 5 zum Gütertarif der Gruppe I — Bromberg, Danzig, Königsberg — enthält:

a) die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Czarnikau und Wossarken,
b) Aufnahme der Station Bromberg in den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen etc.,
c) neue, erhöhte Ausnahmesätze für Getreide für die Stationen der Strecke Filehne Südbhf.-Werdum und Station Wardin,
d) ermässigte Ausnahmesätze für Getreide für die Stationen Arnswalde und Dratzigmühle,
e) bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen und Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 1. Juni 1897 ab gültig.

Die Station Czarnikau wird mit dem 10. April 1897 auch in die Gruppenwechseltarife der Preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, in den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr, sowie in den Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilt unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Bromberg, den 20 März 1897. (637)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. tritt zu dem Gütertarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Königsbrück der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife sowie einige Berichtigungen. Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 25. März 1897. (638)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südostpreussischer Güterverkehr. Die um 25% ermässigten Frachtsätze des Spezialtarifs III für Torfstreu und Torfmull in vollen Wagenladungen — zu vergleichen Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Berlin vom 3. Februar 1897 — finden vom 1. April 1897 ab unter denselben Bedingungen auch im Südostpreussischen Gütertarif für den Verkehr nach den Stationen der Ostpreussischen Südbahn Anwendung, insoweit direkte Frachtsätze bestehen.

Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren. (639)

Königsberg i. Pr., den 25. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach der Reichsbahn. Am 1. April d. J. erscheint zum Kohlentarif 9 der Nachtrag 2, welcher an das Publikum unentgeltlich abgegeben wird.

Derselbe enthält unter anderen anderweite Beförderungsbestimmungen, Frachtsätze ab Brebach sowie eine anderweite Kilometer-Tariftabelle mit ermässigten Frachtsätzen. (640)

St. Johann-Saarbrücken, 24. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. Januar 1897 der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält insbesondere Ergänzungen der „Besonderen Tarif-Vorschriften“, Aenderungen und Ergänzungen zum Abschnitt II F, Ausnahmetarife, und zwar Aenderung und Ergänzung des Waaren-Verzeichnisses und der Anwendungs-Bedingungen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif), Aufnahme des Ausnahmetarifs für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke). (641)

St. Johann-Saarbrücken, 25. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband, Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. treten im Verkehre von den Kohlenversandstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Elberfeld, Essen, Köln und Münster sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Badischen und Württembergischen Staats-Eisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass Lothringen, der Main-Neckar- und Pfälzischen Eisenbahnen, der Station Basel und Stationen der Hessischen und Süddeutschen Nebenbahnen ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen u. s. w. in Höhe der Sätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) in Kraft. Das Nähere ist aus dem gleichzeitig zur Ausgabe kommenden Anhange zu den Gütertarifheften der Verbands-Abtheilungen A, B, D bis G und K, der bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben ist, zu ersehen.

Die sämmtlichen für die vorbezeichneten Verkehrsbeziehungen zur Zeit bestehenden Kohlentarifsätze werden hierdurch aufgehoben.

Essen, den 26. März 1897. (642)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Heft 1 des Ausnahmetarifs vom 1. April 1892 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Ruhrreviers. Die Station Schalke Rh. des Direktionsbezirks Essen wird am 1. April d. J. mit den für die Station Schalke bestehenden Frachtsätzen in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Essen, den 27. März 1897. (643)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch - Oberhessischer Güterverkehr. Der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) im Gütertarife für den vorbezeichneten Verkehr erfährt mit Gültigkeit vom 1. April 1897 durch Aufnahme von Brennstoffen des Spezialtarifs III, nämlich Gaskoks, Holzkohlen und Torf sowie von Holz, wie im Spezialtarif III genannt, eine Erweiterung.

Ueber die Anwendung und über den mit dem 1. April gültigen anderweiten Wortlaut des Ausnahmetarifs ist in den nächsten Tagen näheres von den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Cassel, den 20. März 1897. (644)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Vom Heft 1 der Ausnahmetarife vom 1. Oktober 1895 für die Beförderung von Steinkohlen, Koks (ausgenommen Gaskoks) und Steinkohlenbrikets von Rheinisch - Westfälischen nach Niederländischen Stationen, die Frachtsätze für den Verkehr nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn, der Holländischen Bahn, der Niederländischen Centralbahn, der Nordbrabant - Deutschen Bahn und den auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn enthaltend, tritt am 1. April d. J. eine neue Ausgabe in Kraft, durch welche die Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für Einzelsendungen von mindestens 10 t für jeden Wagen durchweg ermässigt und ausserdem die Stationen Schalke Rh. und Sterkrade des Direktionsbezirks Essen in den Tarif aufgenommen werden. Die in dem neuen Tarifhefte enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife A und B nach Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn treten jedoch erst an einem noch näher bekannt zu machenden Tage in Kraft. Bis dahin bleiben dafür die im Heft 1 vom 1. Oktober 1895 befindlichen Sätze bestehen. Preis der neuen Ausgabe 1,20 *M.*

Die Station Schalke Rh. wird ferner zum 1. April d. J. in das Heft 2 der vorgenannten Ausnahmetarife, die Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen der Lüttich - Limburger und der Lüttich - Maestrichter Eisenbahn enthaltend, mit den für die Station Schalke bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Essen, den 24. März 1897. (645)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Gütertarif für den **Rheinischen Nachbarverkehr** (Gruppe VII/VIII) vom 1. April 1895 tritt am 1. April d. J. der 6. Nachtrag in Kraft.

Er enthält u. a. die infolge der anderweiten Abgrenzung der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln und St. Johann - Saarbrücken erforderlichen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Näheres Auskunft geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Köln, den 31. März 1897. (646)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Ausnahmetarif Nr. 5a für Bausteine, krummlinig profilirte und abfaçirte des Tarifs vom 1. Oktober 1896 für den vorbezeichneten Verkehr ausser Kraft. Vom 1. April d. J. ab sind diese Bausteine gemäss Nachtrag V vom 1. April 1897 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarife Theil I, zu den Sätzen des Sp. - T. III, welche Frachtermässigungen im Gefolge haben, abzufertigen.

Köln, den 31. März 1897. (647)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Osterreichischer Verband. Die in der Vereinszeitung vom 20. März d. J. bekannt gemachten Frachtsätze für frisches Obst von Cormons und Görz nach einigen Deutschen Stationen treten anstatt am 1. April erst am 10. April 1897 in Kraft.

Die Erhöhungen gelten demnach erst vom 25. Mai d. J. ab.

Breslau, den 27. März 1897. (648)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. April 1897 wird für die Stationsverbindung Michelob-Moosach b/München der Frachtsatz von 1,05 *M.* für 100 kg in

den Ausnahmetarif Nr. 35 Abtheilung II (Thonerde, gewöhnliche) aufgenommen.
München, im März 1897. (649)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-Bayerischer Gütertarif, Theil II, vom 1. April 1891. Mit Gültigkeit ab 1. April 1897 gelangt der Nachtrag X zur Einführung.
München, im März 1897. (650)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 16. April l. J. gelangt für die Beförderung von Kleie ab Nussdorf nach Hof ein direkter Frachtsatz zur Einführung.
München, im März 1897. (651)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 kommt der Nachtrag III zur Einführung, welcher unter anderem Ausnahme-Frachtsätze für Kohlen usw. enthält.
München, im März 1897. (652)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird der Ausnahmetarif 2 für Düngemittel etc. (Rohstofftarif) für den Verkehr mit der Main-Neckarbahn ergänzt, wie folgt:
5. Brennstoffe des Spezialtarifs III, folgende:
   a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt;
   b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbrikets, unverpackt. (Holzkohlenbrikets, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen gehören zu den Gütern des Spezialtarifs II);
   c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.
6. Holz wie im Spezialtarif III genannt.

Für die Frachtberechnung für Gaskoks gelten dieselben Bestimmungen, wie für Rüben.
Hannover, den 27. März 1897. (653)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. Getrocknete Palmblätter von den im Seehafen-Ausnahmetarife genannten Hafenstationen nach Saaralben, Saar-Union und Strassburg werden vom 1. k. Mts. ab zu den Sätzen des Spezialtarifs II abgefertigt.
Hannover, den 27. März 1897. (654)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. treten folgende Nachträge in Kraft:
a) Nachtrag 5 zum Gruppentarif IV für die Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster,
b) Nachtrag 9 zum Tarif für den Nordwestdeutsch-Mitteldeutschen Güterverkehr,
c) Nachtrag 3 zum Tarif für den Oldenburg-Nordwestdeutsch und Hessischen Güterverkehr,
d) Nachtrag 4 zum Tarif für den Oldenburg - Mitteldeutsch und Altonaer Güterverkehr.

Die Nachträge enthalten neue Frachtsätze für die Stationen Marienburg (Hannover) und Norderney, Ergänzungen des Waarenverzeichnisses des Rohstofftarifs durch Aufnahme von Brennstoffen des Spezialtarifs III (Gaskoks, Holzkohlen, Torf und Torfkohle) und Holz, wie im Spezialtarif III genannt, ferner ermässigte Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. und Braunkohlen etc., sowie einzelne Frachterhöhungen für diese Artikel vom 1. Oktober 1897 ab, Aenderungen des Umkartirungstarifs G und sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag 5 zum Gruppentarif IV enthält ausserdem neue Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl von der Station Dissen-Rothenfelde und für Petroleum und Naphta von den Hafenstationen nach der Station Ibbenbüren.

Die in die Nachträge aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.
Hannover, den 27. März 1897. (655)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. April d. Js. kommt zu dem Gütertarif für den obenbezeichneten Verband der Nachtrag 2 zur Einführung. Derselbe enthält neben sonstigen Ergänzungen Entfernungen für neu in den Verkehr einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg, anderweite ermässigte Entfernungen für die Station Marienburg des Direktionsbezirks Hannover, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrs-Ordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der Nachtrag ist von den Verbandsstationen zu beziehen.
Hannover, den 26. März 1897. (656)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Nordwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. April 1897 kommt zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 7 zur Einführung. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers, des Umkartirungstarifs etc. u. a. auch einen neuen Ausnahmetarif Nr. 6 für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche, Steinkohlenbrikets und Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine), sowie ferner einen erweiterten Seehafen-Ausnahmetarif O für Holzstoff und Holzzellstoff wie im Spezialtarif II des Deutschen Gütertarifs genannt zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern. Soweit durch den letzteren Erhöhungen gegen bisherige Sätze eintreten, behalten diese noch bis zum 15. Mai 1897 ihre Gültigkeit.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Güter-Abfertigungen zu beziehen.
Hannover, den 24. März 1897. (657)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. ist zum Tarifheft II A der VIII. Nachtrag und zum Tarifheft III A der VI. Nachtrag erschienen. Diese Nachträge, welche von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden können, enthalten u. a. anderweitige Frachtsätze für Singen Bad. Bahn, Taxen des Spezialtarifs III b für Maxau, Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 3 (frisches Obst), Nr. 5 (Holzstoff u. s. w.), Nr. 6 (Holz des Sp. T. III) und Nr. 9 (Steine u. s. w.), sowie Taxberichtigungen.

Soweit für Holz im Verkehr mit Singen Bad. Bahn Frachterhöhungen (1 Centime für 100 kg) eintreten, bleiben die seitherigen Taxen noch bis 30. Juni l. J. in Kraft.
Karlsruhe, den 23. März 1897. (658)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Am 1. April l. J. tritt zum Badisch-Württembergischen Gütertarif ein 9. Nachtrag in Kraft. Durch denselben wird die Station Ringsheim in den direkten Verkehr mit Württemberg einbezogen. Ausserdem enthält derselbe u. a. ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen, Kokes usw. Soweit durch die Aufhebung der in dem bisherigen Ausnahmetarif Nr. 3 für Steinkohlen etc. für einzelne Badisch-Württembergische Uebergangsstationen vorgesehenen Transitfrachtsätze Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. Mai 1897 fortbestehen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I[2] genehmigt worden.

Exemplare des Nachtrags können durch unsere Güterstellen unentgeltlich bezogen werden.
Karlsruhe, den 25. März 1897. (659)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die Abfertigungsbefugniss der Station Heidelberg-Karlsthor wird bezüglich der Eilstückgüter mit Genehmigung des Grossh. Ministeriums des Grossh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten vom 15. Mai l. J. an auf Sendungen im Einzelgewicht von nicht über 100 kg beschränkt.
Karlsruhe, den 26. März 1897. (660)
Generaldirektion.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güter-Verkehr. Am 1. April 1897 tritt für den oben bezeichneten Verkehr der Nachtrag 5 in Kraft. Derselbe enthält neben zahlreichen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen wie z. B. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Rohstoffe und Brennstoffe, Einführung neuer Ausnahmetarife für Rübenerde, feuchte Stärke, für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, Aufhebung der Tarifsätze für Glassand, Aenderung des Umkartirungstarifs usw.
1. neue Entfernungen für die Stationen Kehrberg, Kl.-Tschirne, Lutzig, Polzin, Redel, Rosow, Simmatzig und Ziezeneff des Direktionsbezirks Stettin; Grüna, Peissen und Woltersdorf bei Luckenwalde des Direktionsbezirks Halle; Benkendorf, Leuerwitz, Droyssig, Groitzschen, Holleben-Beuchlitz, Molau, Osterfeld Regierungsbez. Merseburg, Schkölen und Weickelsdorf des Direktionsbezirks Erfurt;
2. abgeänderte, ermässigte Entfernungen für verschiedene ältere Stationen;
3. neue Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg von

Büddenstedt nach den Stationen des Küstengebiets, ferner von den Briketversandstationen nach Schlawe;
4. neue Ausnahmefrachtsätze für Schiffskojen (alte und neue) zwischen Gotha und Stettin bezw. Swinemünde;
5. Ausnahmefrachtsätze für Giesserei-Roheisen von Vienenburg nach Guben.

Die Entfernungen für die Stationen Polzin, Leuerwitz, Droyssig, Molau, Osterfeld Regierungsbez. Merseburg, Schkölen und Weickelsdorf treten erst von dem Tage der Betriebseröffnung in Kraft. Ferner treten auch die abgeänderten Entfernungen zum Theil erst mit der Betriebseröffnung der der Königlichen Militärbahn gehörigen Strecken Jüterbog-Schiessplatz-Cummersdorf, welche besonders bekannt gemacht wird, in Kraft.

Magdeburg, den 25. März 1897. (661)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn - Güter-Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt der Nachtrag II zum Heft 1 des Tarifs für den oben bezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält bereits im Verfügungswege durchgeführte Aenderungen und Ergänzungen, ermässigte Entfernungen im Verkehr mit der Riesengebirgsbahn Zillerthal - Krummhübel, Ergänzungen des Rohstofftarifs, ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen etc. und Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.

Ausserdem treten am 1. April d. J. im Tarifheft 2 folgende Aenderungen ein:
1. Erweiterungen des Waarenverzeichnisses und Aenderungen der Anwendungsbedingungen des Rohstofftarifs;
2. ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen etc. im Verkehr von Gross-Räschen nach den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn;
3. Einführung des Seehafen-Ausnahmetarifs D für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern von den Stationen Neudamm und Soldin der Stargard-Cüstriner Eisenbahn nach Hamburg B.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. die Haltestelle Friedrichsthal i. Pm. der Stargard-Cüstriner Eisenbahn in den Tarif für den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 25. März 1897. (662)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. April d. J. treten die Nachträge I zu den Heften 1 und 2 des oben bezeichneten Gütertarifs in Kraft. Sie enthalten Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen B a r n t r u p, B e g a, D ö r e n t r u p, D o r f m a r k, F a l l i n g b o s t e l, F a r m b e c k, G e e s t e m ü n d e (F i s c h e r e i h a f e n), J e t t e b r u c k, I m s u m und P o p p e n b u r g des Direktionsbezirks H a n n o v e r, N o r d e r n e y des Direktionsbezirks M ü n s t e r, N o r d e n h a m (F i s c h e r e i h a f e n) der Oldenburgischen Staatsbahnen und K ö n i g s b r ü c k der Sächsischen Staatseisenbahnen, verschiedene Erweiterungen bestehender Ausnahmetarife und einen neuen Ausnahmetarif für Kohlen, Kokes und Briketts.

Ausserdem wird der Ausnahmetarif 7b (Eisenerze etc.) im Tarifheft 1 am 15. Mai d. J. aufgehoben und die Entfernung F r a n z e n s b a d - A h r e n s b u r g im Tarifheft 2 mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. auf 579 km erhöht.

Dresden, den 24. März 1897. (663)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Bezugnahme auf die von uns am 16. v. Mts. für den Südwestdeutsch-Schweizerischen Verband erlassene Bekanntmachung weisen wir darauf hin, dass die direkten Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Bad Nauheim, Friedberg in Hessen, Fulda, Giessen und Hersfeld und Ostschweizerischen Stationen am 1. April d J. aus den Norddeutsch-Schweizerischen Tarifen (Hefte 3 und 5, erste Abth.) in das Heft IIC. der Südwestdeutsch - Schweizerischen Tarife übergehen und dabei sowohl Ermässigungen als Erhöhungen erfahren. Dabei wird bemerkt, dass die alten Frachtsätze für Friedberg in Hessen und Fulda insoweit, als sie bisher zur Ermittelung der Frachtsätze für hintergelegene Stationen (ausser Bad Nauheim, Giessen und Hersfeld) dienten, auch ferner im Norddeutsch-Schweizerischen Verbande zur Anwendung kommen.

Karlsruhe, den 24. März 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion (664)
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch - Hessischer Verkehr (Gruppe V/VI). Am 1. April d. J. gelangt der Nachtrag VI zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Ausser mehreren bereits veröffentlichten Tarif-Ergänzungen enthält derselbe: Aenderungen und Ergänzungen des Vorworts und der „Besonderen Bestimmungen“ unter II A, II B, II C, II D, II E (I und II), II F und II G des Gütertarifs, Entfernungen und Ausnahmetarifsätze für die neu einbezogenen Stationen der vormaligen Hessischen Ludwigs- und Oberhessischen Bahnen, sowie für die aus den Direktionsbezirken Köln und St. Johann-Saarbrücken in den Direktionsbezirk Mainz übergegangenen Stationen, anderweite Entfernungen für den Verkehr mit verschiedenen älteren Stationen des Direktionsbezirks Erfurt sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Die für einzelne Stationsverbindungen eintretenden Frachterhöhungen sowie die für Station Meiningen, Preuss. Stb. vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen sind erst vom 15. Mai 1897 ab gültig.

Es werden, bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Entfernungen bezw. Frachtsätze in dem erwähnten Nachtrage VI enthalten sind, aufgehoben:
1. der Mitteldeutsch - Linksrheinische Gütertarif vom 1. April 1895;
2. der Tarif für den Frankfurt-Hessischen Wechselverkehr vom 1. September 1892;
3. der Tarif für den Frankfurt-Oberhessischen Verkehr vom 1. Mai 1890;
4. der Mitteldeutsche Verbandsgütertarif, Theil II, Heft No. 1 und 4 vom 1. Januar 1893.

Die in den Nachtrag VI aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. März 1897. (665)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-Nordwestdeutscher und Oldenburg - Ostdeutsch - Berlin - Stettiner Güterverkehr. Am 1. April d. J. kommen zu den Gütertarifen für die obenbezeichneten Verkehre die Nachträge 7 bezw. 6 zur Einführung, welche u. a. direkte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene neu in die Verkehre einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Münster, Stettin und Breslau, sowie anderweite ermässigte Entfernungen für einzelne Verkehrsbeziehungen und Aenderungen und Ergänzungen von Ausnahme-Tarifen enthalten.

Die Erhöhungen bezüglich der Ausnahme-Tarife Nr. 6 (Steinkohlen etc) treten gemäss unserer Bekanntmachung vom 15. März d J. erst mit dem 1. Oktober 1897 in Kraft.

Die in den Nachtrag 7 aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrs-Ordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 25. März 1897. (666)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch - Bayerischer Verband. Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. wird die Station O b e r k o t z a u der Bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl nach den Seehäfen und den Küstenstationen aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren

Hannover, den 23. März 1897. (667)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Im Binnenverkehr der Main-Neckarbahn, sowie im direkten Verkehr derselben mit Stationen der vormaligen Hessischen Ludwigsbahn und des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. treten am 1. April l. J. für die Stationsbeziehungen bis 50 km veränderte theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Die Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife für Rohstoffe und Steine erfahren gleichzeitig Aenderungen, welche auch Frachtermässigungen zur Folge haben.

Auskunft über die neuen Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 20. März 1897. (668)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb. Die Station F e n t s c h der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird am 1. April d. J. für den Versand von Eisenerz in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Am gleichen Tage tritt ferner für den Versand von Eisenschlacken zum Hochofenbetrieb von Haiger nach Siegen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,19 M. für 100 kg in Kraft.

Essen, den 26. März 1897. (669)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. April l J. gelangt zum Tarif für den Güterverkehr zwischen Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn, einerseits und sämmtlichen Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, den Bodenseeuferstationen sowie der Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn anderseits der Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Ausnahmefrachtsätze für Crin d'Afrique, verschiedene Amerikanische Holzarten, Malz, Getreide usw., sowie Steinkohlen usw. Ausserdem ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Ia für die Stationsbeziehung Basel Centralbahnhof-Schopfheim von 0,226 M. auf 0,236 M. erhöht worden. Die letztere Maassnahme tritt erst mit dem 1. Mai l. J. in Kraft. Exemplare des Nachtrags können durch Vermittlung der Güterabfertigungsstellen unentgeltlich bezogen werden. Unsere Bekanntmachung vom 4. Januar l. J. wird durch die gegenwärtige ersetzt.

Karlsruhe, den 24. März 1897. (670)
Generaldirektion.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güter-Verkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarif vom 1. Januar 1896 in Kraft. Derselbe enthält ausser den bereits veröffentlichten Ergänzungen des Tarifs weitere Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Insbesondere werden im Verkehre zwischen den Verbandsstationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und denjenigen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel und Erfurt andererseits der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) auf Gaskoks, von Gasanstalten versandt, und der Ausnahmetarif 6 auf

a) Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks — s. Rohstofftarif), Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbrikets,
b) Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks) und Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine),

zu a) und b), wenn von den Produktionsstätten versendet, ausgedehnt.

Ferner werden eine Reihe Bayerischer Stationen im Verkehr mit Hildburghausen in den Ausnahmetarif 1 B für Stammholz etc. und die Stationen Arzberg und Schwarzenfeld im Verkehr mit Cassel (Ober- und Unterstadt) in den Ausnahmetarif 5 b für Steine des Spezialtarifs III einbezogen.

An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 26. März 1897 (671)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zu den besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern usw. auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien:

a) Döbeln - Mügeln - Oschatz, Mügeln-Nerchau-Trebsen und Oschatz-Strehla,
b) Taubenheim-Dürrhennersdorf,
c) Wilkau-Kirchberg-Wilzschhaus
d) Potschappel-Wilsdruff,
e) Schönfeld-Geyer,
f) Radebeul-Radeburg,
g) Herrnhut-Bernstadt,
h) Hainsberg-Kipsdorf,
i) Grünstädtel-Oberrittersgrün,
k) Hetzdorf-Eppendorf,
l) Zittau-Markersdorf, sowie auf der
m) Müglitzthal-Eisenbahn,
n) Wilischthal-Eisenbahn,
o) Mülsengrund-Eisenbahn,
p) Pressnitzthal-Eisenbahn

ist je ein Nachtrag I erschienen, wovon Abzüge durch die Sächsischen Güterverwaltungen bezogen werden können.

Die Nachträge enthalten unter andern für den Binnenverkehr der Schmalspurbahnen ermässigte Frachtsätze für Güter der Spezialtarife I, II und III und des Ausnahmetarifs für Holz.

Dresden, am 23. März 1897. (672)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Saarbrücken - Pfälzischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag X zum Gütertarif vom 1. Januar 1891 in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzungen zu II. B. Besondere Tarifvorschriften.
II. Ergänzung der Vorbemerkungen Kilometerzeiger.
III. Ergänzung zu II. E. Kilometerzeiger. Entfernungen für die neu aufgenommene Station Schlaverie des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.
IV. Ergänzungen zu II. F. b. Stationstariftabellen. Stationsfrachtsätze für die neu aufgenommene Station Schlaverie mit Albisheim a. d. Pfr., Harxheim-Zell und Ludwigshafen am Rhein loco und transit.
V. Ergänzungen zu II. F. c. Ausnahmetarife, Aufnahme von Brennstoffen des Spezialtarifs III in den Ausnahmetarif Nr. 6. (673)

St. Johann-Saarbrücken, 26. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Baden. Zum Saarkohlentarif Nr. 5 nach Baden erscheint zum 1. April d. J. der Nachtrag 1.

Derselbe enthält neben Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs eine anderweite Tariftabelle mit durchweg ermässigten Frachtsätzen. (674)

St. Johann-Saarbrücken, 27. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche, sowie Steinkohlenbrikets von den Pfälzischen Grubenstationen nach Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken. Am 1. April d. J. erscheint für den obigen Verkehr an Stelle des Kohlentarifs Nr. 2 vom 1. Juli 1886 ein neuer Kohlentarif Nr. 3 mit durchweg ermässigten Frachtsätzen.

Verkaufspreis 20 ₰. (675)

St. Johann-Saarbrücken, 27. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. wird die Station Ermsleben des Direktionsbezirks Magdeburg mit den Frachtsätzen der Gruppe Aschersleben-Thale in den Verband aufgenommen.

Altona, den 27. März 1897. (676)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April dieses Jahres tritt der Nachtrag II zum Tarif für den vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält, neben einigen Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Königsbrück der Königl. Sächs. Staatseisenb. und Friedrichsthal i. Pom. der Stargard-Cüstriner Eisenb., sowie Aenderungen und Erweiterungen der Ausnahmetarife 2 für Rohstoffe, 6 für Kohlen usw. und H für Baumwolle usw.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Kohlen usw. ab Groitzsch treten am 15. Mai dieses Jahres ausser Kraft.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleibt die bisherige Frachtberechnung bis 15. Mai dieses Jahres in Wirksamkeit

Abdrücke des Nachtrags sind von den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 23. März 1897. (677)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und Sächsischen Stationen sowie Gera (Reuss) Preuss. Staatsb. Zum Tarife vom 1. Januar 1893 tritt am 1. April d. J. der Nachtrag VII in Kraft, der u. a. für Entfernungen bis 50 km ermässigte Frachtsätze für Güter der Spezialtarife enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie durch Vermittelung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 25. März 1897. (678)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. April d. J. wird die Station Karlsruhe Westbahnhof der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für Torfstreu von den Niederländischen Stationen Almelo, Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen nach Badischen Stationen vom 1. Januar 1889 mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Mühlburg aufgenommen.

Die Abfertigung nach Karlsruhe Westbahnhof findet statt, wenn dieser Bahnhof im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben ist; Sendungen nach Karlsruhe ohne nähere Bahnhofsbezeichnung werden nach Karlsruhe Hauptbahnhof abgefertigt.

Köln, den 25. März 1897. (679)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Verband — Heft 5. — Am 1. April d. J. gelangen im obenbezeichneten Verbande Eil- und Frachtstückgutsätze für die Station Kappel i. S. der Sächsischen Staatsbahnen, aber nur für den Verkehr mit den in der Schnitt-Tafel I des Tarifhefts 5 mit Sätzen versehenen Niederländischen Stationen zur Einführung. Ferner wird vom genannten Zeitpunkt ab auch die Sächsische Station Königsbrück mit den für Pirna gültigen Entfernungen und Frachtsätzen in den Verbandsverkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 26. März 1897. (680)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbands-Verwaltungen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Heft 3. (Pfälzisch - Württembergischer Güterverkehr.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 gelangt zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag VI zur Einführung.

Stuttgart, den 27. März 1897. (681)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. tritt für die normalspurigen Linien der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen ein neuer Binnen - Gütertarif (Theil II) in Kraft.

Der an Stelle des Tarifs vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen tretende neue Tarif enthält u. a.

1. im Abschnitte F ermässigte Frachtsätze der Spezialtarife I, II, III und der Nebenklasse A2 sowie des Ausnahmetarifs 1 (Holz) für Entfernungen von 1—50 km;
2. die Aufnahme der Artikel Erden, Kartoffeln, sowie Rüben, Brennstoffe und Holz des Spezialtarifs III in den Rohstofftarif (A. T. 2);
3. einen neuen Ausnahmetarif 6 für Stein- und Braunkohlen von den Sächsischen und Sachsen-Altenburgischen Kohlenversand-Stationen;
4. für die auf Oesterreichischem Gebiete gelegenen Sächsischen Stationen Frachtsätze in Hellern (Kronenwährung).

Der bisherige Ausnahmetarif 4 für Steinnussspähne ist mit Rücksicht auf die inzwischen erfolgte Deklassifikation dieses Artikels weggefallen.

Ferner konnten beseitigt werden:
der Ausnahmetarif 7a (Steinkohlen) theilweise, die Ausnahmetarife 7b (Braunkohlen) und 8 (Steine des Spezialtarifs III), als nicht mehr erforderlich, dagegen vollständig.

Der am 15. Februar d. Js. in Kraft getretene Ausnahmetarif für feuchte Stärke bleibt nebenher bis auf weiteres in Wirksamkeit.

Mit dem neuen Tarife treten bedeutende Frachtermässigungen und nur geringfügige Frachterhöhungen ein. Letztere erlangen erst am 15. Mai d. J. Gültigkeit.

Abdrücke des neuen Tarifs können durch unsere Stationen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 24. März 1897. (682)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen. Vom 1. April d. J. ab wird die Station Velpe des Eisenbahndirektionsbezirks Münster als Versandstation in den in den Staatsbahn-Gütertarifen der Gruppe IV, der Gruppe IV mit I/II, III, V, VI, VII und VIII, in den Gütertarifen für den Oldenburg-Nordwestdeutsch- und Hessischen Güterverkehr und für den Niederdeutschen Eisenbahnverband, sowie in dem Gütertarife, Heft 4, für den Mitteldeutschen Privatbahnverkehr enthaltenen Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen aufgenommen.

Münster, den 20. März 1897. (683)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Am 1. April d. J. tritt zu dem Gütertarife (Heft 1) für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft, durch den die Stationen Dortmund (Eilgutabfertigung) des Direktionsbezirks Essen und Norderney des Direktionsbezirks Münster in den Verkehr aufgenommen und die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Köln-Nippes alter Bhf. und Köln-Thürmchen des Direktionsbezirks Köln, die am 1. April d. J. für den Verkehr geschlossen werden, aufgehoben werden. Ferner enthält der Nachtrag besondere Bestimmungen zu der Verkehrs-Ordnung in Betreff der Abfertigung von Gütern nach und von Norderney, besondere Beförderungsbegünstigungen für Magermilch, Buttermilch und Molken, Aenderung der Verkehrsbeschränkung auf Station Püsselbüren, Erweiterung des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) auf Gaskoks, Holzkohlen, Torf, Torfkohle und Holz des Spezialtarifs III, einen anderweiten ermässigten Ausnahmetarif 6 (Brennstofftarif) für Steinkohlen etc. von den Stationen Ibbenbüren, Piesberg, Püsselbüren und Wellendorf des Direktionsbezirks Münster, einen Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke, sowie Aenderungen und Berichtigungen des Tarifs. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Münster, den 24. März 1897. (684)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Mit Genehmigung des Königlichen Finanz-Ministeriums wird am 1. April d. J. die seither schmalspurige Eisenbahnlinie Klotzsche-Königsbrück für den vollspurigen Betrieb eröffnet werden.

Für den Güter- und Viehverkehr sind, wie bisher, die Verkehrsstellen Lausa, Hermsdorf, Cunnersdorf b. Medingen, Moritzdorf, Laussnitz und Königsbrück eingerichtet.

Im Verkehre mit Königsbrück wird die Fracht berechnet bei Sendungen
a) nach und von Klotzsche für 20 km;
b) über Klotzsche hinaus
auf Grund der Entfernungen für diese Station zuzüglich 20 km, bez. auf Grund von reinen Streckenfrachten für 20 km, letztere mit Gültigkeit bis zur Einführung direkter Tarife für Königsbrück und längstens bis 30. September dieses Jahres.

Im Verkehre mit den anderen Güterverkehrsstellen der Linie findet ein besonders beschränkter Güterverkehr statt, worüber das Nähere bei sämmtlichen Sächsischen Güterabfertigungsstellen in Erfahrung gebracht werden kann.

Dresden, am 22. März 1897. (685)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Sistirung der Einführung des Nachtrages VII zum Tarif Theil II, Heft 2, enthaltend einen neuen Ausnahmetarif 17/a. für Dachschiefer. Die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 21 vom 13. März 1897 Seite 182 publizirte Einführung eines vom 1. April 1897 gültigen Nachtrages VII zum Tarif-Theil II, Heft 2 des obbezeichneten Eisenbahnverbandes findet an dem bezeichneten Tage nicht statt und wird daher diese Kundmachung hiermit aufgehoben.

Wien, am 20. März 1897. (686)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 17 vom 27. Februar d. J. auf Seite IV (421) für Mehl und Mahlprodukte unter I für Ebenfurt-Mühle-Laube usw. enthaltene Frachtsatz von 172 ₰ wird mit Gültigkeit vom 15. April d. J. auf 164 ₰ pro 100 kg ermässigt.

Wien, am 26. März 1897. (687)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Cementkupfer, pulverförmig, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Floridsdorf K.F.N.B.	162 ₰
„ Jedlesee Oe. N. W. B.	162 ₰
„ Klosterneuburg-W. K. K. St. B.	162 ₰
„ Korneuburg Oe. N. W. B.	162 ₰
„ Nussdorf K. K. St. B.	162 ₰
„ Stadlau St. E. G.	162 ₰
„ Wien II (K.F.J.B.)	162 ₰
„ Wien K. F. N. B.	162 ₰
„ Wien Oe. N. W. B.	162 ₰
„ Wien St. E. G.	162 ₰
„ Wien-Lagerhaus K. K. St. B.	162 ₰
„ Wien I (K. E. B.) K. K. St. B.	181 ₰
„ Wien-Don.-Uferbhf. K. F. N. B.	169 ₰
„ Wien-Quaibahnhof K. K. St. B.	169 ₰
„ Wien-Matzleinsd.trs. S. B.	172 ₰

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich diese Frachtsätze um 5 ₰; im Verkehre mit Dresden-

Elbkai sind dieselben um 29 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 26. März 1897. (688)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Maschinen, zerlegte und Maschinentheile, welche zur Einrichtung der neuen Weberei und Spinnerei in Rózsahegy bestimmt sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Rózsahegy . . .	159 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Rózsahegy . . .	154 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Rózsahegy . . .	195 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 24. März 1897. (689)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

3 Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. April tritt zu dem vom 1. Oktober 1895 gültigen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II, enthaltend besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen, der Nachtrag I in Kraft.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I² derselben genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau hierselbst.

Im besonderen wird bekannt gegeben, dass die sogenannten Sonntags-Fahrkarten für die Folge nur an den Sonntagen und den nachstehend aufgeführten Feiertagen, nämlich: dem Neujahrstage, dem Ostermontage, dem Himmelfahrtstage, dem Pfingstmontage und dem ersten und zweiten Weihnachtsfeiertage ausgegeben werden. Eine Ausgabe der Sonntags-Fahrkarten am Charfreitage findet noch ausnahmsweise in diesem Jahre, für die Folge jedoch nicht mehr statt, ebensowenig an den Buss- und Bettagen.

Erfurt, den 24. März 1897. (690)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. April d. J. gelangt zu dem vom 1. April 1895 ab gültigen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, Heft A, des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, enthaltend: Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen, der Nachtrag II zur Einführung.

Die in den Nachtrag II aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 (V.-O.) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Verkehrsbüreau. Im besonderen wird bekannt gegeben, dass die sogenannten Sonntags-Fahrkarten fortan an den Sonn- und nachstehend aufgeführten Feiertagen, nämlich: dem Neujahrstage, dem Ostermontage, dem Himmelfahrtstage, dem Pfingstmontage, dem Frohnleichnamstage, dem Tage Peter und Paul und dem ersten und zweiten Weihnachtsfeiertage ausgegeben werden. (691J)

St. Johann-Saarbrücken, 28. März 1897.

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 gelangt zu den vom 1. Februar 1896 gültigen Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifen, Theile II, der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr., enthaltend die „Besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen der vorgenannten Bezirke sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen", der Nachtrag I zur Einführung.

Die in diesen Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 (V.-O.) genehmigt worden.

Näheres ist bei den Fahrkarten-Ausgabestellen zu erfahren.

Bromberg, den 26. März 1897. (692)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Danzig und Königsberg i/Pr.

4. Verdingungen.

Main-Neckarbahn. Vergebung von Betriebsmaterialien. Die für das Jahr 1897 erforderlichen Teppiche, und zwar:

20 Stück Fussteppiche mit Eigenthumsmerkmal und
40 m Fussteppiche zur Garnirung der Wagen

sollen durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden.

Angebote hierauf sind bis zum 10. April l. J., Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt mit der Aufschrift: „Angebot auf Teppiche" bei dem Unterzeichneten einzureichen, woselbst auch Muster je der beiden Teppiche zur Einsicht bereit liegen.

Darmstadt, den 27. März 1897. (693)

Der Hauptmagazins-Verwalter.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Tenderlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von 7 dreiachsigen Tendern für Schnellzugslokomotiven. Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 3,00 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, verschlossene, mit der Aufschrift: „Angebot auf dreiachsige Tender" versehene Bewerbungen wollen bis spätestens 23. April d. J. bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

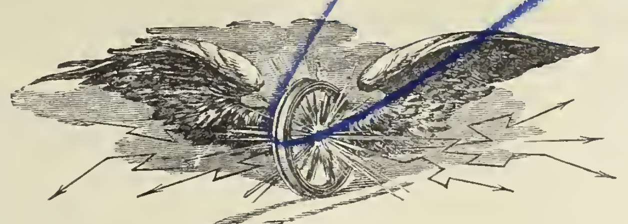
Karlsruhe, März 1897. (694)

Generaldirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 27. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 3. April 1897.

Inhalt:

Aus Friedrich List's „Eisenbahn-Journal“.

Von Dr. Freiherr **zu Weichs-Glon.**

Am 30. November 1896 wurde auf dem Friedhofe in Kufstein, der Friedrich List's sterbliche Hülle birgt, dessen 50 jähriger Todestag in ernster und würdevoller Weise gefeiert.

Was List dem Deutschen Volke gilt, oder doch gelten sollte, was es ihm zu danken hat, — es soll hier nicht nochmals dargethan werden; ich könnte auch zu dem bereits bekannten und bekanntgemachten nichts neues hinzufügen. Nur eines will mir scheinen, dass zu einer Zeit, wo man daran geht, die Idee nationaler Macht zum Leitstern der Wirthschaftspolitik zu machen und man an das wirthschaftlich Starke appellirt, es Pflicht der Dankbarkeit ist, desjenigen zu gedenken, der zuerst die Nation als einen psychologisch bezeichneten Verband erwiesen hat, dessen werthvolle ideale Mitwirkung bei allen wirthschaftlichen Fragen stets nothwendig ist, desjenigen, der sein System mit dem bedeutungsvollen Worte „Energie“ geschlossen hat.

Dieser Pflicht ist das Deutsche Volk am 30. November vorigen Jahres nicht nachgekommen. Kleine Kreise und ganz vereinzelte Blätter ausgenommen, hat man in unserer jubiläumssüchtigen Zeit ganz vergessen, des stillen Mannes zu gedenken, den nun seit 50 Jahren Tiroler Erde deckt. Am erstaunlichsten war dies Versäumniss wohl von Seiten der Eisenbahnfachblätter! War doch List die eigentlich treibende Kraft in der Zeit der Kindheit Deutscher Eisenbahnen, und seine Thätigkeit auf diesem Gebiete muss als eine geradezu erstaunliche bezeichnet werden. Er begutachtet Pläne und Enteignungsgesetze, bearbeitet die Presse, betreibt grosse Bahnlinien, bringt die erste grössere Deutsche Bahn (Leipzig-Dresden) zustande und das von ihm in der Schrift „Deutschlands National-Transportsystem in volks- und staatswirthschaftlicher Beziehung“ in grossen Zügen entworfene und viel verlachte Deutsche Eisenbahnnetz war fünfzehn Jahre später im wesentlichen vollendet.

Eine That List's verdient jedoch gerade in der Eisenbahnfachpresse besondere Erwähnung und Würdigung: List war es, der die erste Eisenbahnzeitschrift herausgab; sein, fast ausschliesslich von ihm selbst geschriebenes „Eisenbahn-Journal“ war jedoch nicht die erste in Deutschland periodisch erscheinende Fachschrift, sondern die erste überhaupt erscheinende Eisenbahnzeitung!

Von Amerika, wohin er nach seiner Festungshaft auf Hohenasperg ausgewandert war, nach der Heimath zurückgekehrt, gab er, in der Stellung als Konsul der Vereinigten Staaten zu Leipzig, noch erfüllt von Amerikanischen Erinnerungen und Eindrücken, sein „Eisenbahn-Journal“ heraus, das heute wohl nur mehr in einzelnen Exemplaren erhalten und fast der ganzen Fachwelt unbekannt sein dürfte.

Indem ich nun nachstehend die bezeichnendsten Abhandlungen der ersten mir von einem Kollegen (dem Inspektor der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen Herrn Johann Bergauer) in liebenswürdigster Weise zur Verfügung gestellten Jahrgänge bruchstückweise zur Veröffentlichung bringe, glaube ich einen doppelten Zweck zu erfüllen: Das Gedächtniss Friedrich List's

zeitgerecht zu ehren und einem in Fachkreisen gewiss bestehenden Interesse nachzukommen.

* * *

List's Zeitschrift trägt als Titelvignette eine Lokomotive, die einen Wagen zieht; auf erstere ist eine Fahne mit der Aufschrift „Nr. 1 K. Sachsen" gepflanzt, der letztere trägt die Aufschrift „Leipzig-Dresden-Berlin", darunter steht der Titel:

Eisenbahn-Journal
und
National-Magazin
für
die Fortschritte im Handel, Gewerbe und Ackerbau, für Nationalunternehmungen und öffentliche Anstalten, für statistische Nachrichten und neue Entdeckungen jeder Art und für interessante Erscheinungen in der Litteratur und Praxis der Nationalökonomie überhaupt.
Herausgegeben
von
Fr. List.
Preis 1 Thlr. 8 Gr. für 20 Bogen.

Das weitausgreifende Programm des Titels konnte List nicht erfüllen; das „Eisenbahn-Journal" ist thatsächlich fast nur von Abhandlungen über Eisenbahnfragen ausgefüllt, welche, wie bereits erwähnt, mit wenigen Ausnahmen von List selbst geschrieben worden sind.

Die erste Nummer wurde Anfang 1835 ausgegeben.

Aus dem Inhalte der Zeitschrift sei das Folgende wiedergegeben:

Nr. 1. 1835.

Ankündigung.

Die Vorbereitung eines allgemeinen Deutschen Eisenbahnsystems ist ein Hauptzweck dieses Blattes. Die Redaktion wird sich daher besonders bestreben, richtige Ansichten über den Nutzen der Eisenbahnen, über die zweckmässigste Bauart derselben und über die Richtung der Hauptrouten zu verbreiten, sie wird die Verhältnisse der einzelnen Routen mit Rücksicht auf ihren Verkehr, ihre Lokalität und ihre Anlage und Transportkosten, und folglich ihre Ertragsfähigkeit beleuchten und denen, die sich für dergleichen Unternehmungen interessiren, mit gutem Rath beistehen. Auch wird sie sich angelegen sein lassen, das Deutsche Publikum über Bewegungen und Fortschritte, welche in dieser Beziehung im In- und Auslande stattfinden, in fortlaufender Kenntniss zu erhalten. Zugleich soll dieses Blatt dem Kaufmann, Fabrikanten und Oekonomen und denjenigen Staatsbeamten und Gelehrten, welche sich für die materiellen Verbesserungen besonders interessiren, eine fortlaufende Uebersicht aller neuen Erscheinungen in diesem Gebiete geben, die, wenn auch im einzelnen nicht ausführlich, doch im ganzen so vollständig sein wird, dass ihnen in dieser Beziehung keine wissenswerthe Thatsache unbekannt bleiben kann. Durch ein so wohlfeiles und gedrängtes Repertorium glaubt die Redaktion einem wirklichen Bedürfniss des Deutschen Publikums zu begegnen, und besonders auf die Unterstützung der Industrievereine rechnen zu dürfen. Die Angelegenheiten des Deutschen Zollvereins, als mit dem Deutschen Eisenbahnsystem in der innigsten Verbindung stehend, sollen dabei besonders berücksichtigt werden. An Mitteln jeder Art, ein interessantes und an Originalmittheilungen reiches Blatt zu liefern, fehlt es der Redaktion nicht; in wie fern sie dieselben zu benutzen verstehe, mögen die ersten Nummern zeigen.

Im Laufe des gegenwärtigen Jahres sollen nicht mehr als 20 Bogen erscheinen, welche durch jede gute Buchhandlung und auch im Wege der Post für den Subskriptionspreis von 1 Thlr. 8 Gr. zu beziehen sind.

Sollte das Blatt Anklang und Theilnahme finden, so wird es mit dem Anfange des nächsten Jahres wöchentlich und vielleicht noch öfter erscheinen.

Beiträge und Briefe bittet man frankirt an die Expedition des Eisenbahn-Journals zu adressiren.

Die Hanseatisch-Hannöverische Eisenbahn.

Verfasser dieses, der schon vor sieben Jahren in seinen Mittheilungen aus Nordamerika die Vortheile dieser Route beleuchtet hat, und bei seiner letzten Herüberkunft aus Nordamerika in der einzigen Absicht, die Theilnahme des dortigen Publikums für die Anlegung einer Eisenbahn auf derselben zu gewinnen, in Hamburg gelandet ist, hat mit besonderem Interesse die Fortschritte beobachtet, welche dieses Projekt durch die Bemühungen des Herrn Capitain Taylor in der neuesten Zeit gemacht hat. Wenn er sich daher über die von Herrn Vignoles vermessene Route ein Urtheil erlaubt, so darf er hoffen, man werde ihm die dazu erforderliche Kenntniss der obwaltenden besonderen Verhältnisse zutrauen. Sollte aber dieses Urtheil den Ansichten mancher nicht entsprechen, so darf er doch in keinem Fall befürchten, man werde ihm Befangenheit oder Nebenabsichten zur Last legen, da bei seinen gegenwärtigen Verhältnissen und Verbindungen ihm nichts so angenehm sein kann, als das Zustandekommen einer Eisenbahnverbindung zwischen Hamburg und Hannover, auf welcher Route es sei. Dass der Verfasser sich erlaubt, in dieser Sache anderer Meinung zu sein, als Herr Vignoles, der als einer der ersten Civilingenieure von England in ganz Europa und Amerika bekannt ist, und bereits die grössten Werke dieser Art ausgeführt hat, darf nicht verwundern, wenn er bemerkt, dass seine abweichende Meinung auf blos kommerziellen und finanziellen Gründen beruht. Herr Vignoles selbst hat in der ersten Versammlung zu Hamburg, indem er die Erörterung der kommerziellen Verhältnisse der Route einem Komitee anheimstellte, seine Inkompetenz in dieser Beziehung anerkannt.

Verfasser gedenkt nämlich in diesem Aufsatz in gedrängter Kürze darzuthun, dass die kommerziellen Verhältnisse der Route bis jetzt aus einem falschen Gesichtspunkte betrachtet worden sind, und dass daher die von Herrn Vignoles vermessene Route nicht die richtigste ist . . . .

. . . . In dieser, im übrigen mit sehr vieler Sachkenntniss und Umsicht verfassten Schrift sind zwei Hauptfehler begangen worden: die Konkurrenz mit Preussen ward nicht aus dem richtigen Gesichtspunkte betrachtet und — der Weserhandel ganz ausser Berechnung gelassen. Die Schlussfolge der Remarks ist folgende: der Handel von Hamburg nach dem Innern erträgt nur eine Eisenbahn . . . .

. . . . Diese Schlussfolge ist aber durch und durch falsch. Der Handel Hamburgs mit dem Innern erträgt nicht nur eine Route, sondern auf jeden Fall zwei, wenn der Weserhandel damit in Verbindung gesetzt wird. Unter diesen zwei Routen wird, was den Elbehandel betrifft, diejenige, welche Berlin und Breslau, Magdeburg und Halle, Leipzig und Dresden auf ihrer Seite hat, die ungleich bessere sein. Preussen wird daher eine Eisenbahn auf dieser Seite anlegen, Hannover mag bauen oder nicht. Baut Hannover, so muss und wird Preussen am zweiten Tage, nachdem sich Hannover entschieden hat, die Schaufel anlegen lassen, um nicht den Transport und die Zölle von jenen 60 000 Tonnen, die auf der Hannöverischen Route gehen sollen, zu verlieren. Baut Preussen, so wird es nicht nur seinen gegenwärtigen Transport erhalten, sondern Hannover darf froh sein, wenn es sich ferner im Besitze seines bisherigen Transportes erhält. Folglich darf die Hannöverische Route nicht 100 000 Tonnen, sondern höchstens 40 000 Tonnen von dem gegenwärtigen Handel mit Hamburg in Berechnung nehmen.

Wir fragen jeden Sachkundigen, ob unsere Schlussfolge nicht die richtige sei, ob man mit Grund annehmen dürfe, Preussen werde den Speditionshandel von Magdeburg zu Grunde gehen, ja seinen Eigenhandel so weit sinken lassen, dass Magdeburg seine eigenen Ein- und Ausfuhrgüter, was zumal zur Winterszeit stattfinden würde, über Braunschweig gehen lassen müsste; Preussen werde nicht einsehen, dass der Verkehr zwischen Hamburg und Berlin — zwischen zwei Städten, die mit Einrechnung von Altona 430 000 Einwohner zählen, deren Personenverkehr allein die Verzinsung der Anlagekosten überreichlich deckt, — auf einer Route, welche in Ansehung der Profils, also der Anlage- und Transportkosten die günstigste von der Welt ist, für sich allein, ohne Rücksicht auf den Elbehandel, die Errichtung einer Eisenbahn rechtfertige; werde nicht sehen, dass vermittelst einer Zweigbahn mit geringem Umweg die drei Städte Hamburg, Berlin und Magdeburg verbunden und auf diese Weise ein Werk hergestellt werden könnte, dass ein weit grösseres Reineinkommen gewähren dürfte, als die Manchester-Liverpool Bahn; werde die grossen Vortheile nicht erkennen, die ein ganzes System von Eisenbahnen nicht nur in Beziehung auf Handel, Industrie und Ackerbau, sondern in jeder anderen Hinsicht gewähre, und wovon jene Bahn offenbar die Basis bilden muss.

Jedem, dem diese Verhältnisse klar sind, muss einleuchten, dass die Urheber des Projektes aus Unkunde der Verhältnisse dasselbe auf falschen Grund gestellt haben und dass eine Hannöverische Route von demjenigen Antheil, der ihr am Hamburgischen Verkehr zufällt, allein nicht leben kann. Sie wird

und kann aber bestehen, und zwar mit ebenso grossem Vortheil als die Route auf dem rechten Elbeufer, wenn sie zugleich den Handel mit Bremen in ihren Bereich zieht, in welchem Fall ihr der Weserhandel reichlich ersetzt, was ihr vom Elbehandel entgeht. Den ganzen Handel zwischen Bremen und dem Innern in Deutschland kann ihr niemand streitig machen, aber eben dieser Weserhandel ist bei Anlegung der Route ganz und gar nicht beachtet worden. . . .

Ueber Eisenbahnen und das Interesse Hamburgs.*)

Nichts würde so sehr beitragen, Handel und Gewerbe von Hamburg zu erweitern, und auf keine Weise könnten Kapitalien sinnreicher angelegt werden, als durch Anlegung von Eisenbahnen nach dem Inland.

Den meisten Verkehr bringt den Seestädten das Inland. Je mehr dasselbe produzirt, desto mehr kann die Seestadt seewärts ausführen, je mehr es konsumirt, desto mehr kann sie einführen. Produktion und Konsumtion werden aber viel durch den Preis der Frachten und durch die Gelegenheit, womit der Inländer die Seestadt, und der Seestädter das Inland besuchen kann, bedingt.

Dass es überhaupt ein Hamburg gibt, das macht die Elbe. Wäre aber dieser Strom von Magdeburg bis nach Böhmen ebenso gut schiffbar, wie der Hudson von Newyork nach Albany, verbände dazu ein schiffbarer Strom Bayern und Obersachsen, Frankfurt, Hessen und Hannover mit der Niederelbe, und wären alle diese Gewässer mit Dampfbooten zu befahren, so könnte es nicht fehlen, Hamburg und sein Handel wären längst zwei und drei Mal grösser als sie sind.

Eisenbahnen von Hamburg nach Berlin, nach Magdeburg und Leipzig, nach Frankfurt und Nürnberg würden aber noch weit bessere Dienste leisten als jene von uns geträumte Dampfschifffahrt. Vermittelst derselben würde man im Winter wie im Sommer verkehren. Der 100 Meilen entfernte Detailhändler würde seinen Bedarf aus Hamburg in 3 bis 4 Tagen mit derselben Präzision und Regelmässigkeit von Hamburg beziehen, womit er Briefe von dort empfängt. Durch Ergänzung seines Vorrathes von Woche zu Woche würde er mit seinem Kapital fünf bis zehn Mal mehr Geschäfte machen als früher. Dadurch würde der Preis der Konsumtionsartikel im Inlande vermindert und folglich die Konsumtion, also auch Hamburgs Handel vermehrt. Auf gleiche Weise würde der erleichterte Verkehr den Bezug der Ausfuhrartikel aus dem Inland erleichtern. Ein 100 Meilen entfernter Fabrikant, der seine Waaren in 3 Tagen nach der Seestadt liefern und in 3 Tagen den Werth dafür wieder zurückerhalten kann, wird mit dem nämlichen Kapital fünf bis sechs Mal grössere Geschäfte machen, als wenn dieser Tausch 6 Wochen Zeit erfordert. Doppelt wirkt diese Verkehrserleichterung auf Inlandfabrikanten, welche ihre Materialien aus der Stadt beziehen und ihre Fabrikate dahin absetzen, wie z. B. Baumwollmanufakturisten.

Je schwerer die Verkehrsartikel sind im Verhältniss zu ihrem Preis, um so mehr wird die durch die Eisenbahn bewirkte Frachtverminderung auf ihren Absatz wirken. Inländische Fabrikate, die bis jetzt in der Seestadt nie gesehen worden sind, werden durch die Eisenbahn dorthin zur Konsumtion oder zur Ausfuhr verschickt werden. Besonders grosse Bedeutung würde der Produktenhandel gewinnen. Russisches und Polnisches Getreide würde zur Zeit der Theuerung im Inlande eingeführt und Bayerisches und Voigtländisches zur Zeit der Theuerung in England und im Norden dorthin ausgeführt werden.

Auf Belebung der Industrie und des Handels wirkt aber am nächsten der persönliche Verkehr. Der Kaufmann in der Seestadt kann um so eher neue Absätze finden, je leichter es ihm wird das Inland selbst zu bereisen. Der Fabrikant wird um so öfter sich veranlasst sehen Versendungen nach dem Auslande zu machen, je weniger Schwierigkeiten er hat mit der Seestadt persönlich zu verkehren. In dieser Beziehung gewährt die Eisenbahn noch grössere Vortheile als durch wohlfeileren Waarentransport.

Hamburg wird also nicht nur seinen Waarenverkehr verdoppeln, verdreifachen, es wird auch das Jahr hindurch fünf bis zehn Mal mehr Fremde in seinen Mauern sehen. Wenige wohlhabende Bewohner des Inlandes würden sich das Vergnügen versagen, einmal in ihrem Leben die grosse Seestadt zu sehen. Viele, die jetzt nicht daran denken, würden jährlich die Seebäder besuchen. Die meisten grösseren Geschäftsleute würden von Zeit zu Zeit ihre Bekanntschaften und ihre Geschäftsverhältnisse durch persönliche Besuche auszudehnen suchen, und auch die kleinen würden es ihren Interessen angemessen finden, sich vor dem Beginnen eigener Geschäfte erst dort umzusehen.

*) Die unter dieser Aufschrift erscheinenden Aufsätze sind schon vor längerer Zeit von dem Herausgeber handschriftlich in Cirkulation gesetzt worden.

Tausende, denen es unter den gegenwärtigen Umständen nicht einfällt, nach Hamburg zu reisen, würden bei einem persönlichen Besuche sich angereizt fühlen, ihren bleibenden Aufenthalt dort zu nehmen.

Mit einem Wort: Eisenbahnen von Hamburg nach dem Innern herstellen, heisst der Stadt Hamburg die Mittel verschaffen, ihren Handel, die Zahl ihrer Bewohner und ihrer Gebäude, ihrer Reichthümer und ihrer städtischen Einkünfte in kurzer Zeit zu verdoppeln und fort und fort an Wohlstand zu wachsen.

Es handelt sich inzwischen hier nicht allein um einen zu erzielenden Gewinn, sondern um Abwendung unausbleiblicher Nachtheile. Wenn Hamburg sich nicht rührt, so folgt daraus nicht, dass andere den Bewegungen der Zeit nicht folgen. Frankreich und Belgien sind im Begriff, sich mit dem westlichen Deutschland durch Eisenbahnen in Verbindung zu setzen; Bremen, Hannover und Hessen können unmöglich zurückbleiben. Auf der anderen Seite wird Preussen nicht lange anstehen, ein grossartiges System in Ausführung zu bringen. Nach Verfluss des zur Verminderung des Sundzolls festgesetzten Termins dürften die Kolonialwaaren in Stettin nicht bedeutend höher kommen als in Hamburg. Jedenfalls wird eine Eisenbahn von Stettin nach Berlin und von da nach dem südlichen Deutschland die Mehrkosten einer Fahrt durch den Sund reichlich aufwiegen. Dazu nehme man eine Eisenbahn von Berlin über Magdeburg, Braunschweig und Hannover nach Minden und von da nach Köln, und man bedenke, wie sich unter solchen Umständen Hamburg stände ohne Eisenbahn. Grosse Kapitale, bereits bestehende Handelsverbindungen und eine vortreffliche Situation begünstigen Hamburg allerdings, allein mit allen diesen Vortheilen hat man noch viel grössere Handelsstädte wie Hamburg zu Grunde gehen sehen, bloss weil sie nicht mit der Zeit vorgeschritten sind. Man denke nur an Venedig. Die Venetianer hätten so gut wie die Portugiesen den Weg um das Kap finden können, hätten sie die Vortheile desselben eingesehen und nicht eigensinnig auf ihrer alten Strasse beharrt. Als sie aber zu besserer Einsicht gelangten, waren die Portugiesen ihnen über den Kopf gewachsen, und um Venedigs Grösse war es geschehen. Im Kleinen haben wir in unseren Tagen ein ähnliches Beispiel in unserem Vaterlande gesehen: das halbe Frankfurt ist nach Offenbach gewandert, weil das ganze Frankfurt nicht einsehen wollte, dass der Messplatz sich dem Deutschen Verkehr zu bequemen habe, und dass der Verkehr sich nicht dem Messplatz bequeme.

Die zweite Eisenbahn von Liverpool nach Manchester.

So weit ist es schon auf dieser Route gekommen, dass man eine zweite Eisenbahn nördlich von der bestehenden anzulegen im Begriffe steht. Der Vermessungsbericht der Ingenieure Vignoles und Locke liegt bereits vor, woraus hervorgeht, dass diese zweite Route ebenfalls ihre bedeutenden Schwierigkeiten hat . . . .

. . . . Hr. Vignoles will eine massive Eisenbahn von Braunschweig und Hannover nach Hamburg, also ungefähr 120 Engl. Meilen, in 15 Monaten herstellen, während er zu der oben angeführten Route von 31 Meilen 7 Jahre begehrt. Ein Amerikanischer Ingenieur würde auf der Hannöverischen Route in 6 Monaten die solideste Holzeisenbahn anlegen.

Die Newyork- und Erie-Eisenbahn.

Nachstehender Bericht über dieses Werk ist für Deutschland in vielfacher Beziehung von Interesse.

Man sieht daraus, dass dem Staate Newyork, ungeachtet sein Eriekanal in Hinsicht auf das Profil einer der besten Binnenkanäle in der Welt ist, diese Wasserverbindung des Hudson mit dem Eriesee nicht genügt, und dass er eine Eisenbahnverbindung seiner Hauptstadt mit dem auf den Umwegen dieser Route über 1 200 Meilen entfernten Mississippi im Auge hat, ungeachtet nur noch wenig fehlt, um die Wasserverbindung zwischen diesen beiden Punkten vollständig zu machen.

Nach Vernehmung dieser Thatsache werden hoffentlich diejenigen, welche durch die Eisenbahnen ihre kümmerliche Flussschifffahrt einzubüssen fürchten, sich trösten, zumal wenn wir ihnen noch ferner sagen, dass eine zweite dicht an dem Eriekanal hinlaufende Eisenbahn bereits im Bau, und von Schenectady nach Utica der Vollendung nahe ist. Die Kanalschifffahrt leidet nicht, die Flussschifffahrt leidet nicht, alles gewinnt. Man vernimmt daraus, dass der Amerikanische Ingenieur von den Schwierigkeiten, welche sechs bedeutende Flussgebiete und sechs Bergrücken darbieten, sich nicht hat abschrecken lassen. Wie viel günstiger ist dagegen die Route von Leipzig nach Dresden, wie unendlich weniger Arbeit erfordert die Route von Berlin nach Hamburg, oder die von Hannover nach Hamburg und Bremen, oder die von Leipzig nach Magdeburg, oder die von Frankfurt nach Basel! . . .

.... Herr Wright baut auf einer seiner 483 Englische Meilen langen Route eine Holzeisenbahn. Wohl zu merken: es handelt sich hier nicht von einer Privatunternehmung, sondern von der Unternehmung eines Staates, und zwar eines Staates, der nicht nur keine Schulden, sondern das grosse Loos in der Lotterie der Kanäle gezogen, der durch den Ueberschuss, welchen ihm der Ertrag dieses Kanals über die Zinsen eingebracht, bereits das Anlagekapital desselben vollständig getilgt, und nun jährlich nahezu eine Million reine Einnahme zu verzehren hat. Herr Wright durfte also bei seinen Anschlägen nicht kargsam zu Werke gehen. Dennoch schlägt er eine Holzeisenbahn vor. Und wie schlägt er sie vor? Er rechtfertigt diese Bauart nicht einmal, er nimmt für bekannt an, dass sie sich am besten für die Verhältnisse jenes Landes eigne. Zwar legt er verschiedene Zeichnungen vor, und unter anderen auch eine von denjenigen zwei massiven Eisenbahnen, welche neben fünfzig Holzeisenbahnen in Nordamerika im Gang sind. Aber er würdigt diese Minorität nicht einmal seines Urtheils, sondern entscheidet sich, ohne Gründe anzugeben, für die Holzeisenbahn. Herr Wright, wie er in seinem Bericht angibt und wie sich auch wohl von dem ersten Civilingenieur des Staates Newyork von selbst verstanden hätte, hat alle Eisenbahnen von Nordamerika in Augenschein genommen. Dennoch wählt er für eine Route, welche mit Dampfmaschinen befahren werden soll, für eine Staatsstrasse, welche die grösste Handelsstadt der Vereinigten Staaten mit dem grossen Westen, mit den Binnenmeeren der westlichen Welt in Verbindung setzen soll, eine Holzeisenbahn. Er gibt sich nicht einmal die Mühe, zu beweisen, dass man diese Art Bahnen mit Dampfmaschinen befahren könne, er erwähnt keiner Nachtheile, keiner Gebrechen, die man an denselben anderswo wahrgenommen hätte: dass Holzeisenbahnen zu diesem Zwecke ebenso gut dienen wie massive, versteht sich ihm wie von selbst — weiss ja jedermann....

.... Dieser Bericht muss jeden klaren Verstand überzeugen, dass man in Deutschland, wo man weder den unermesslichen Verkehr der Engländer, noch ihren grossen Ueberfluss an Eisenbahnen, noch ihren grossen Beutel besitzt, dagegen aber in allem diesen den Nordamerikanern mindestens gleich steht, und dabei noch den grossen Vortheil des wohlfeileren Arbeitslohnes voraus hat, nicht besser thun kann, als in die Fussstapfen der Nordamerikaner zu treten.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung einer schmalspurigen Eisenbahnlinie für den vollspurigen Betrieb. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die seither schmalspurige Eisenbahnlinie Klotzsche-Königsbrück für den vollspurigen Betrieb eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in Nr. 26 — Inser.-Nr. 685 — d. Ztg.)

Preussischer Staatsbahn-Wagenverband. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg sind vom 1. d. Mts. ab alle Güterwagen der Hessischen Ludwigsbahn und der Oberhessischen Eisenbahnen, auch soweit dieselben noch nicht mit dem neuen Eigenthumsmerkmale „Frankfurt“ oder „Mainz“ versehen sind, sondern noch die Eigenthumsbezeichnung der genannten Bahnen tragen, als Wagen des Preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes im Sinne des § 5 Abschnitt C, Anmerkung I (Seite 10) des Vereins-Wagenübereinkommens zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1162 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1227 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Preussischen Staatsbahn-Wagenverband (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Oesterreichische Thronrede.

Die Thronrede, mit welcher Se. Majestät der Kaiser den Reichsrath eröffnete, enthält folgende Stelle: „— — Auch zum Zwecke der Hebung und Erweiterung des Verkehrswesens wird Meine Regierung mit Vorlagen an Sie herantreten, welche die Eröffnung und Nutzbarmachung binnenländischer Wasserstrassen, die weitere Entwickelung des Seeverkehrs, die Herstellung neuer Eisenbahnverbindungen und die Verstaatlichung einzelner Eisenbahnlinien zum Gegenstande haben.“

Die Eröffnung und Nutzbarmachung binnenländischer Wasserstrassen bezieht sich offenbar auf die Frage des Donau-Oder und Donau-Elbekanals, während bei dem Hinweis auf die Herstellung neuer Eisenbahnverbindungen wohl in erster Linie das Projekt der Tauernbahn gemeint ist.

Ungarisch-Rumänische Eisenbahnanschlüsse.

Anlässlich der Eröffnung der Szeklerbahnen wurde ein offiziöses Communiqué veröffentlicht, aus welchem hervorgeht, es seien „mit der Rumänischen Regierung Unterhandlungen im Zuge, damit derselben auf ihren Wunsch ein einjähriger Termin für die Vollendung der Rumänischen Anschlussstrecken gewährt werde.“ Es handelt sich hier einerseits um die Herstellung der Ghymespass-Verbindung und andererseits um den Rothenthurmpass-Anschluss, welche beiden Verbindungen konventionsmässig bis 17. November d. J. hätten fertiggestellt werden sollen. Der „Pester Lloyd“ weist darauf hin, dass die Rumänische Regierung behufs Herstellung der Ghymespass-Verbindung blos die seit Jahren im Bau begriffene und der Vollendung nahe befindliche Strecke Okna-Moinesti fertig zu stellen, d. h. den Oberbau zu legen und dann von der Station Komanesti abzweigend die eigentliche Anschlusslinie Ghymespass-Landesgrenze in der Länge von 36 km auszubauen hat. In Anbetracht dessen, dass diese Strecke die kürzere und auch die wichtigere ist, ferner, dass das hierauf bezügliche Gesetz nebst Voranschlag in der Kammer bereits votirt ist, tritt das genannte Blatt dafür ein, dass dieser Anschluss bis zum konventionsmässigen Termin, d. i. bis zum 17. November d. J. unbedingt fertiggestellt werde. Was den Rothenthurmpass-Anschluss anbelangt, können mehrere Gründe geltend gemacht werden, welche das Verlangen der Rumänischen Regierung, den Termin um 1 Jahr zu verlängern, begründet oder doch wenigstens plausibel erscheinen lassen. In erster Linie sei zu berücksichtigen, dass zur Herstellung dieses Anschlusses auf Ungarischer Seite von der Station Nagy-Talmacs, der seit Jahren bestehenden Flügelbahn Nagy-Szeben-Fogaras, bis zum Grenzpunkte blos eine 15 km lange Strecke gebaut werden musste, während auf Rumänischer Seite einerseits nach Riureni, andererseits nach Pitesti eine Bahnlinie in der Gesammtlänge von 120 km herzustellen ist. Die zur Herstellung dieses Anschlusses seitens der Ungarischen Regierung investirten Kapitalien sind also verhältnissmässig viel geringer als jene Summen, welche zum Ausbaue der Ghymespass-Verbindung verausgabt wurden, indem dort zu gleichem Zwecke auf Ungarischer Seite eine über 100 km lange Hauptbahn ersten Ranges (S.-Szt.-György-Csikszereda-Ghymes) gebaut werden musste. In zweiter Linie sei zu berücksichtigen, dass die Ghymespass-Verbindung eine kurze, direkte Route zur Erreichung der unteren Donauhäfen Galatz und Braila inauguriren würde, welche Häfen auch bis jetzt und schon seit langem durch den Ungarischen und Siebenbürgischen Holz- und Getreideverkehr stark frequentirt werden, während die Rothenthurmpass-Verbindung hauptsächlich zur Schaffung einer kurzen direkten Route nach dem Seehafen Constanza berufen ist, welcher Hafen jedoch erst seit kurzem von der Rumänischen Regierung geschaffen, zur Aufnahme eines grösseren Verkehrs vorläufig noch gar nicht fähig ist, da die mit grossen Kosten anzulegenden und bereits in Ausführung befindlichen Dockbauten bestenfalls erst in 2 bis 3 Jahren fertig werden.

Der Waarenverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn.

Gleichzeitig mit der Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses soll die Waarenbewegung zwischen Oesterreich und Ungarn statistisch erfasst werden. Eine solche Statistik des Zwischenverkehres besteht schon jetzt in Ungarn und ihre Kosten werden dort durch die Einhebung einer besonderen statistischen Gebühr bestritten. Da diese Statistik nur von Ungarn aus geführt wurde, konnte sie nicht so vollkommen sein, als das für den neuen, von beiden Staaten im gemeinsamen Einverständnisse einzurichtenden Dienst zu hoffen wäre. Nach dem geplanten Gesetzentwurfe soll die Deklarationspflicht sich auf den gesammten Waarenverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn mit Ausnahme der Postsendungen und des Wagenverkehrs erstrecken und die an dem Waarenverkehr betheiligten Unternehmungen sollen zur nöthigen Mithilfe gesetzlich verpflichtet werden. Die Waarensendungen werden mit einer in 2 Exemplaren auszustellenden Inhaltsdeklaration zu versehen sein. Diese beiden Deklarationen werden in Oesterreich, respektive in Ungarn mit einer statistischen Gebühr von je 5 kr. belegt werden, sodass der Absender, bezw. der Empfänger mit je 5 kr. belastet sein wird. Da Ungarn, wie erwähnt, eine solche statistische Gebühr schon jetzt einhebt, wird sich die neue Gebühr eigentlich nur in Oesterreich geltend machen.

Elektrischer Betrieb auf der Wiener Stadtbahn.

Im Oesterreichischen Eisenbahnministerium wird die Frage des elektrischen Betriebes der Wiener Stadtbahn, mit welcher sich schon früher die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen vielfach beschäftigt hat, eifrig studirt. Die Sachlage ist insofern eine schwierige, als es sich um eine beim elektrischen Betriebe bisher nicht erreichte Leistung von 15 000 bis 20 000 Personen pro Stunde und ferner darum handelt, dass die Einrichtungen für den elektrischen Betrieb, welcher nur für den Personenverkehr ins Auge gefasst werden kann, derart beschaffen sein müssen, dass der Güterverkehr mit Dampflokomotiven besorgt werden kann, ohne den elektrischen Betrieb zu gefährden. In beiden Richtungen müssen Einrichtungen ersonnen werden, welche bisher nirgends bestehen; es liegen aber diesbezüglich bereits sehr beachtenswerthe Vorschläge vor, welche die Durchführung praktischer Versuche schon in nächster Zeit, und zwar mit Aussicht auf Erfolg gewärtigen lassen.

Eisenbahn Marienbad-Karlsbad.

Auf Grund der dem Abt des Stiftes Tepl Prälat Alfred Clementso und Genossen verliehenen Konzession konstituirte sich am 27. März d. J. in Wien eine Aktiengesellschaft, welche sich den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Marienbad nach Karlsbad und eventuell anderer von dieser Eisenbahn abzweigender Bahnen zur Aufgabe stellt. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien. Das Gesellschaftskapital ist mit dem Betrage von 1 075 900 fl. festgesetzt und besteht aus 10 759 Stück auf den Inhaber lautenden Aktien zu 100 fl. Die Gesellschaft ist ferner berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Bedingungen ein mit 4 % verzinsliches Hypothekardarlehen im Nominalbetrage von höchstens 4,050 Millionen Gulden aufzunehmen, dessen Verzinsung von der Staatsverwaltung garantirt ist. Die konstituirende Generalversammlung wurde vom Reichsrathsabgeordneten Dr. Anton Stöhr geleitet, welcher die Anwesenheit von 10 Aktionären in Vertretung von 19 517 Aktien und 1 903 Stimmen konstatirte. Nach Erledigung der Formalien wurde zur Wahl des Verwaltungsrathes geschritten. In denselben wurde seitens der Regierung auf Grund ihres Garantieverhältnisses General-Direktionsrath Otto Gebauer, vom Landesausschusse des Königreiches Böhmen auf Grund seines Aktienbesitzes Baurath Johann Rybar delegirt. Von der Versammlung zu Verwaltungsräthen gewählt wurden die Herren: Dr. Siegfried Werner, Generalsekretär des Oesterreichischen Kreditinstitutes für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten; Dr. Anton Stöhr; Dr. Aug. Herzig, Bürgermeister von Marienbad; Dr. Ferdinand Fleischner, Stadtrath von Karlsbad, und Prälat Alfred Clementso. Bei der Konstituirung des Verwaltungsrathes wurden Dr. Anton Stöhr zum Präsidenten und Prälat Alfred Clementso zum Vizepräsidenten gewählt.

Vermehrung der Fahrbetriebsmittel der Raab-Ebenfurter Eisenbahn.

Der Personen- und Frachtenverkehr obgenannter Eisenbahn hat in dem abgelaufenen Jahrzehnt einen derartigen Aufschwung genommen, dass der nunmehrige Stand an Lokomotiven und Wagen den Verkehrsanforderungen nicht mehr entspricht. Während im Jahre 1885 insgesammt 221 635 Personen befördert wurden und die Leistung der Züge 49,3 Millionen Bruttotonnenkilometer ausmachte, hat im Jahre 1895 die Zahl der beförderten Personen 678 161 erreicht, während die Leistung der Züge sich auf 75,3 Millionen Bruttotonnenkilometer erhöhte.

Der Personenverkehr hat sich somit verdreifacht, die allgemeine Leistung eine mehr als 50 %ige Erhöhung erfahren, die Eisenbahngesellschaft musste demzufolge die Erweiterung ihres Fahrparkes ins Auge fassen und hat sie thatsächlich den Betrag von 230 000 fl. für die Anschaffung von Lokomotiven und Wagen ausgeworfen. Die zu erfolgende Bestellung wird sich auf die Beschaffung von 4 Lokomotiven, 2 Kondukteur- und 1 Postwagen, 2 Personenwagen, 32 offenen und 19 gedeckten Lastwagen erstrecken. Der Herr Handelsminister legt besonderes Gewicht darauf, dass der Eisenbahn Lokomotiven mit möglichst grosser Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen, weshalb er verfügte, dass seitens der Eisenbahngesellschaft statt der zu bestellen beabsichtigten Lokomotivtype dreifach gekuppelte Compoundlokomotiven mit separaten Tendern zur Bestellung gelangen.

Acetylengas-Beleuchtung auf Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Obwohl die Acetylengas-Beleuchtung im allgemeinen das Stadium der Versuche noch nicht überschritten hat, und die erst seit dem Jahre 1895 vorliegenden Erfahrungen kein verlässliches Urtheil abzugeben gestatten, wurden dennoch versuchsweise auf zwei Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, und zwar in Palota-Ujpest und in Ersekujvar je ein Acetylengaserzeugungs-Apparat im Auftrage Se. Excellenz des Herrn Handelsministers aufgestellt. In erstgenannter Station soll Gas für 39 Flammen, in letztgenannter Station für 50 Flammen erzeugt werden. Dem Resultate dieser Proben wird begreiflicherweise mit grossem Interesse entgegengesehen, da man dem Acetylengase zumuthet, dass es berufen ist, im Eisenbahn-Beleuchtungswesen eine bedeutende Rolle zu spielen.

Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.

Die Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft publizirt ihre Rechnungsabschlüsse. Die Gesellschaft hat mit dem Jahre 1896 das 25. Jahr ihres Bestands zurückgelegt. Der Geschäftsbericht wirft einen Rückblick auf die abgelaufene Periode und wendet sich dem Jahre 1896 zu. Die Einnahme an Wagenmiethe betrug 515 637 fl., d. i. um 39 748 fl. mehr als im Vorjahre. Der Reingewinn beziffert sich mit 370 721 fl. gegen 348 101 fl. im Jahre 1895. Die Dividende wird mit 7 fl. oder 8,75 % in Vorschlag gebracht, während für das Jahr 1895 eine Dividende von 6,40 fl. oder 8 % zur Vertheilung gelangt war. Der Wagenpark der Gesellschaft besteht aus 2 683 Wagen und hat sich gegenüber dem Vorjahre um 516 Wagen vermehrt. Die Kosten des Fahrparks belaufen sich auf 4 400 000 fl., d. i. um 872 563 fl. höher als im Vorjahre. Das Gewinn- und Verlustkonto stellt sich wie folgt:

Einnahmen: Gewinnvortrag 25 024 (+ 1 790) fl., Wagenmiethe 555 385 (+ 39 748) fl., Zinsen 8 017 (+ 1 345) fl., Summe der Einnahmen 588 457 (+ 42 893) fl. Ausgaben: Präsenzmarken 740 fl., Spesen 44 653 (+ 1 285) fl., Steuern und Gebühren 66 008 (+ 3 723) fl., Manipulationsgebühren 4 043 fl., Wagenreparatur 33 199 (+ 284) fl., Reparatur des Wagendepotplatzes 456 fl., Verzinsung des für die Wagenanschaffung aufgewendeten Kapitals 14 684 fl., Dotirung des Fahrpark-Erneuerungsfonds 51 333 (+ 120) fl., Abschreibung vom Inventar 1 816 fl., Staatsaufsicht 800 fl., Summe der Ausgaben 217 736 (+ 20 265) fl. Reingewinn 370 721 (+ 22 620) fl. Die Bilanz weist aus: Aktiven: Fahrpark 3 805 760 (+ 930 105) fl., Wagen des Fahrpark-Erneuerungsfonds 619 496 (+ 42 460) fl., Depotplatz und Werkstättengebäude 128 853 fl., Ersatzräderpaare 20 275 (— 47 652) Gulden, Maschinen und Inventar 13 068 (— 1 003) fl., Materialvorrath 87 607 (— 35 188) fl., Effekten des Reservefonds 266 378 (+ 23 599) fl., Kassekonto 3 104 (— 521) fl., Debitoren 99 130 (316 636) fl., Summe der Aktiven 5 043 673 (+ 478 733) fl.; Passiven: Aktienkapital 3 187 200 fl., Reservefonds 266 766 (+ 23 293) fl., Fahrpark-Erneuerungsfonds 711 297 (+ 45 434) fl., Depotplatz 3 915 (— 24 657) fl., rückständige Dividenden 992 (+ 641) fl., Kreditoren 502 781 (+ 411 585) fl., Reingewinn 370 721 (+ 22 620) fl., Summe der Passiven 5 043 673 (+ 478 733) fl.

Aus Frankreich.

Beförderung feuergefährlicher Gegenstände.

Am 5. Juli 1896 hat der Minister der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahngesellschaften mitgetheilt, dass der Ministerialerlass vom 26. September 1879, betreffend die Dynamitbeförderung, nach dem Gutachten des Landes-Eisenbahnrathes mit Rücksicht auf die laut Ministerialerlass vom 26. April 1892 auf dieses Erzeugniss anwendbaren Gebühren als aufgehoben angesehen werden müsse. Die Eisenbahnverwaltungen haben dagegen in einer gemeinsamen Eingabe an den Minister die entgegengesetzte Ansicht auseinandergesetzt und erklärt, dass sie den Erlass von 1879 so lange als in Kraft stehend ansehen, bis er durch eine zweite Entscheidung ausdrücklich abgeschafft und die verschiedenen Punkte von neuem geregelt sein würden. Für den Fall übrigens, dass diese ausdrückliche Aufhebung ausgesprochen werden sollte, haben die Eisenbahnen Vorschläge für die Aufrechterhaltung oder Aenderung von Bestimmungen des Erlasses von 1879 gemacht. Der Minister hält es für unnütz, den Meinungsaustausch über die grundsätzliche Frage zu verlängern und hat, um dem Streit ein Ziel zu setzen, durch Erlass vom 6. Januar d. J. die Entscheidung vom 26. September 1879 ausdrücklich abgeschafft. Der Preis für Dynamitsendungen mit regelmässigem Güterzug ist also, wie es der Ministerialerlass vom 26. April 1892 vorsieht, derjenige der ersten Reihe des allgemeinen Tarifs, erhöht um 50 %. Bezüglich der Vorschläge der Gesellschaft hat der Minister folgendes zugelassen: 1. eine Mindesterhebung von 2,50 Frcs. für die Sendung und das Kilometer auf denjenigen Linien, wo keine regelmässigen Güterzüge bestehen; 2. die Erhebung einer Gebühr von 0,30 Frcs. für das Kilometer für jeden auf Verlangen des Aufgebers gelieferten Isolirwagen; 3. die Einziehung der Bewachungskosten bei der Ankunft vom Empfänger.

Durch ein ferneres Rundschreiben vom 13. Februar d. J. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt, dass er einen besonderen Ausschuss eingesetzt habe, um die Ergebnisse der allgemeinen Untersuchung, betreffend die Umarbeitung der Eisenbahn-Verkehrsordnung für feuergefährliche und übelriechende Stoffe, zu prüfen. Der Ausschuss ist endgültig unter Vorsitz des Bergwerks-Generalinspektors Orsel aus 5 Vertretern des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, 2 Vertretern des Finanzministeriums, 4 Vertretern des Kriegsministeriums, einem Ver-

treter des Handelsministeriums, 3 Vertretern der Eisenbahnen und 3 Vertretern der Pariser Handelskammer zusammengesetzt.

Einreihung nicht aufgeführter Waaren in die Güterklassen.

Die 7 grossen Netze haben in gleichlautenden Schreiben dem Minister der öffentlichen Arbeiten auseinandergesetzt, wie sie vorbehaltlich seiner Einwendungen zu verfahren gedenken, um sich den Vorschriften des Ministerialerlasses vom 5. August 1895, betreffend die Aenderungen der allgemeinen gleichmässigen Frachtgut-Klasseneintheilung, die Einreihung der nicht aufgeführten Waaren in die Klassen mit ähnlichen Waaren (assimilation) und die Erstellung der Ausnahmetarife, anzupassen. Diese Ausführungen zeigen den Werth, den die Eisenbahnverwaltungen gerechter Weise darauf legen, mit der Aufsichtsbehörde in vollem Einverständniss zu handeln; denn es ist wesentlich, jeder Anwendungsschwierigkeit, jedem Missverständniss nach Möglichkeit vorzubeugen und in diesem Gedankengang beabsichtigt der Minister durch einen späteren Erlass auf den Gegenstand zurückzukommen, um die verschiedenen Punkte genau festzustellen und nöthigenfalls zu berichtigen. Der Minister wartet in dieser Beziehung auf den Abschluss der Prüfung, die von den Aufsichtsstellen und dem Landes-Eisenbahnrath vorgenommen werden wird; 2 Fragen will er aber schon jetzt erledigen und hat zu diesem Zweck am 8. Februar d. J. ein Rundschreiben an die Eisenbahnverwaltungen gerichtet. Die erste betrifft das Verfahren bei Einreihung der nicht aufgeführten Waaren in die Klassen.

Nach Art. 45 des Bedingnissheftes sowie nach dem Erlass vom 5. August 1895, der stillschweigend Annahme bei den Gesellschaften gefunden hat, kann die Einreihung vorläufig von den Gesellschaften geregelt werden; sie muss den Gegenstand eines Einvernehmens zwischen diesen Gesellschaften bilden, endlich muss sie sofort der Aufsichtsbehörde, die endgültig entscheidet, unterbreitet werden. Nach diesen Grundsätzen kommt es, möge nun die Einreihung direkt durch die Centralverwaltung einer Gesellschaft ausgeführt werden oder möge eine Station, der eine neue Waare angeboten wird, für sie zunächst nach bestem Wissen die Gebühr erhoben haben, in beiden Fällen darauf an, unverzüglich zwischen den Gesellschaften ein Einvernehmen herbeizuführen, welches ja in sehr kurzer Frist erzielt werden kann; denn da sich die Verkehrsdirektoren wenigstens allwöchentlich vereinigen, so kann die Frage mit einigem gegenseitigen guten Willen in der ersten oder zweiten Sitzung gelöst werden. Wenn es so möglich ist, die doppelte Bedingung des Einvernehmens und des sofortigen Berichts an den Minister zu erfüllen, so ist es unnütz, diesen von der Einreihung zu benachrichtigen, bevor deswegen ein Einvernehmen erzielt ist; andererseits ist er sofort nach erzieltem Einvernehmen zu benachrichtigen. Die Benachrichtigung und Veröffentlichung nach Maassgabe der vereinbarten Einreihungen machen die von den Gesellschaften vorgeschlagene Vorlegung von vierteljährlichen Uebersichten, die am Schlusse des Jahres in die durch Erlass vom 5. August 1895 vorgesehene Uebersicht einzureihen sind, gegenstandslos; nur diese Jahresübersicht ist aufzustellen. Mögen die Einreihungen Einwände umfassen oder nicht, so geben sie zu der Entscheidung Anlass, welche die Maassregel verbindlich bestätigen muss; denn da das Bedingnissheft bestimmt, dass sich die Aufsichtsbehörde endgültig ausspricht, so darf deren Schweigen nicht als stillschweigende Genehmigung gelten. Bis überdies diese Entscheidung ergangen ist, tritt die Einreihung gleichwohl regelrecht in Kraft, da Art. 45 des Bedingnissheftes den Gesellschaften das Recht verleiht, die Einreihung vorläufig zu regeln.

Ausser den neuen Waaren, welche, da sie nicht in dem allgemeinen Waarenverzeichniss aufgeführt sind, eigentliche Einreihungen nach sich ziehen, weisen die Gesellschaften auf Waaren hin, die, ohne namentlich in dem allgemeinen Waarenverzeichniss oder in den Einreihungsübersichten vorzukommen, unter eine der dort vorgesehenen Bezeichnungen zu passen und entweder sinnverwandte Bezeichnungen zu haben oder besondere Fälle einer allgemeinen Bezeichnung zu sein scheinen. Die Gesellschaften sehen es als praktisch unmöglich an, alle in das Waarenverzeichniss aufzunehmen, weil dieses sonst einen ausserordentlichen Umfang annehmen müsste. Andererseits erscheint es den Gesellschaften nicht zweifelhaft, dass in diesem Falle der Versender berechtigt ist, ohne weiteres den Vortheil der allgemeinen oder Ausnahmetarife, welche auf diese Waare unter der in den Tarifen aufgeführten sinnverwandten oder allgemeineren Bezeichnung anwendbar sind, zu verlangen. Um der Arbeit der Beamten in solchen Fällen einen Anhalt zu geben, kündigen die Gesellschaften an, dass sie den Stationen Definirungsübersichten mittheilen müssen, welche bezüglich der weder im Waarenverzeichniss, noch in den angehängten Einreihungsübersichten aufgeführten Waaren die dort aufgeführten Bezeichnungen für sinnverwandte Namen oder besondere Fälle angeben. Die Stationen hätten vom Aufgeber zu verlangen, dass er auf seiner Erklärung zugleich mit dem Namen, den er seiner Waare gibt, eine im Waarenverzeichniss oder in den Einreihungsübersichten vorkommende Bezeichnung angibt; darauf hätten sie mit Hilfe der Definirungsübersichten zu ermessen, ob die vom Aufgeber gewählte Bezeichnung der aufgegebenen Waare entspricht oder nicht. Im Falle von Schwierigkeiten würde der Betheiligte benachrichtigt werden und falls kein gütliches Einvernehmen zu erzielen ist, die Frage durch die Gerichte zu entscheiden sein. Die Gesellschaften wollen dem Minister regelmässig die Definirungsübersichten mittheilen; er bemerkt jedoch, dass er sie ihnen nur ohne Prüfung wieder zustellen kann. Denn die Aufsichtsbehörde hat grundsätzlich nicht Definitionen zu kennen, auch nicht die Art der Anwendung der Uebersichten. Die eigentliche Definition bildet eine Anwendung des Waarenverzeichnisses und die Schwierigkeiten bei ihrer Anwendung sind Sache der Gerichte. Der Minister muss aber die Gesellschaften ganz besonders auf die Nothwendigkeit aufmerksam machen, sich genau in den Grenzen der Definition zu halten und, sobald es Zweifel gibt, zur Einreihung zu greifen. Der Minister kann nicht genug empfehlen, darüber zu wachen, dass nicht unter dem Vorwande der Definition eine abgeleitete oder heimliche Einreihung in den allgemeinen Tarif oder die Ausnahmetarife erfolge; die Gesellschaften würden eine schwere Verantwortung übernehmen.

Beförderung der Fahrräder.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahngesellschaften aufgefordert, auf den Gepäckscheinen für Fahrräder jede besondere Bemerkung irgend welcher Art zu unterlassen. Die Fahrräder seien Gepäck wie jedes andere und es wird künftig kein Vorbehalt, der bei den Aufgebern den Glauben, dass Fahrräder nicht wie anderes Gepäck angesehen und behandelt werden dürfen, erwecken kann, zugelassen werden.

Eisenbahnprojekte in Schweden.

In Schweden, das vor einigen Jahren seine Nördliche Stammbahn durch den Anschluss an die Luleaa - Gellivarabahn zu einem gewissen Abschluss brachte, wird dem weiteren Ausbau des ausgedehnten Eisenbahnnetzes fortgesetzt grosse Aufmerksamkeit zugewandt. So ist dem gegenwärtigen Reichstag eine Vorlage zugegangen, die den Bau von 3 grösseren Bahnstrecken, insgesammt etwa 400 km Eisenbahnen umfassend, bezweckt. Vorgeschlagen wurde eine Fortsetzung der Nördlichen Stammbahn von der Station Boden in der Richtung gegen die Schwedisch-Finnische Grenze bis Yttre Morjärv am Kalix-Elf, eine Bahn im mittleren Schweden zwischen Oerebro und Krylbo und eine Bahn an der Westküste durch das Bohuslehn, die zusammen etwa 30 Millionen Kronen kosten würden.

Am wenigsten Meinungsverschiedenheit herrscht über die Verlängerung der Nördlichen Stammbahn, deren Wichtigkeit und Nothwendigkeit aus politischen und nationalökonomischen Gesichtspunkten von allen Behörden, die sich in der Sache geäussert haben, betont worden ist. Sie soll in 2—3½ Meilen Abstand von der Küste gehen und berührt Gebiete, die verhältnissmässig am meisten bevölkert sind und die grösste Entwickelungsfähigkeit bieten. Eine Bahn würde hier also ein mächtiger Hebel zur Förderung des Wohlstandes dieses nördlichen Landestheils Schwedens sein. Was ferner für die Verlängerung der Nördlichen Stammbahn bis zur Grenze, wo der schliessliche Endpunkt in oder bei Haparanda liegen wird, spricht, ist der Umstand, dass auch das Finnische Eisenbahnnetz wahrscheinlich in einer nahen Zukunft bis zur Schwedischen Grenze vorgeschoben wird. Geschieht letzteres, dann ist die Verbindung des Schwedischen Netzes mit der Grenze eine Nothwendigkeit, weil sonst zu befürchten steht, dass die hier in Frage kommenden nördlichen Landestheile vom Dänischen Handel und dem Finnischen Einfluss in Beschlag genommen werden. Ferner ist nach Fortführung des Schwedischen und des Finnischen Eisenbahnnetzes bis zur Grenze alle Aussicht vorhanden, dass sich zwischen Finnland und Russland einerseits und den Skandinavischen Ländern andererseits ein lebhafter Personen- und Güterverkehr entwickelt. Von welcher Bedeutung dieser Verkehr erst werden muss, wenn die Luleaa-Gellivarabahn bis zur Schwedisch - Norwegischen Grenze und bis zum Ofotenfjord an der Westküste Norwegens verlängert wird, lässt sich vorläufig nur ahnen. Mit diesem Eisenbahnweg zwischen Russland - Finnland und der Norwegischen Westküste würden die Finnischen und die Nordrussischen Produkte auch den Winter über einen von Eisverhältnissen ganz unabhängigen Ausfuhrweg erhalten, und nach Russland wäre ein stetes Absatzgebiet für die Norwegischen Fische geschaffen. Für letztere hat Russland bei seinen vielen Fastentagen einen ausserordentlich grossen Bedarf.

Der Schwedische Generalstab hat nicht unterlassen, aus strategischen Gesichtspunkten seine Bedenken gegen die Fortsetzung der Nördlichen Stammbahn bis zur Finnischen Grenze auszusprechen, doch ist er andererseits der Meinung, dass die Bedenken den Vortheilen weichen müssen, da es hier die kulturelle Entwickelung und auch die sprachliche und nationale Einheit gelte. „Es gibt wohl jetzt kaum einen Staat", sagt der Generalstab in seinem Gutachten, „der aus strategischen Gründen von einer Eisenbahnverbindung auch mit dem mächtigsten Nachbar Abstand nimmt." Damit aber der Anschluss des Eisenbahnnetzes an der Grenze nicht dem Schwedischen Vertheidigungswesen zu unheilbarem Schaden gereicht, bezeichnet der Generalstab die Anlegung von Befestigungen im nördlichen Landestheil als unablässige Bedingung. Von den militärischen Kreisen ist denn auch schon seit langem die Befestigung der Station Boden, die den jetzigen Endpunkt der Nördlichen Stammbahn bildet und gleichzeitig ein Kreuzpunkt der Luleaa-Gellivarabahn ist, ins Auge gefasst

Die Bahn Oerebro-Krylbo ist von grosser Bedeutung für die Provinz Norrland und für die westlichen und südlichen Theile Schwedens. Krybo liegt am Uebergang der Nördlichen Stammbahn über den Dal-Elf. Die Bahn soll durch die wichtigsten Grubenbezirke Westmanlands sowie durch andere Bergwerks- und Fabrikdistrikte bis Oerebro gehen, berührt aber im übrigen eine keineswegs von Verkehrsverbindungen entblösste Gegend, letztere wird vielmehr von Privatbahnen und staatlichen Kanalanlagen durchschnitten. Die Bahn hat aber mehr als lokale Bedeutung. Güter zwischen den südlichen und den westlichen und den nördlichen Landestheilen können nämlich künftig auf dem einen staatlichen Eisenbahnwege befördert werden statt auf den verschiedenen Privatbahnen, was mit Mehrkosten und Zeitverlust verbunden ist. Auch der Postverkehr zwischen Norrland und dem Ausland, sowie dem südlichen und dem westlichen Schweden wird von der geplanten Bahnstrecke einen erheblichen Vortheil haben.

Die dritte Bahn geht von Gothenburg bis Swinesund, Norwegische Grenze, und wird eine bessere Verbindung zwischen Norwegen und dem südlichen Schweden, sowie gleichzeitig mit dem Ausland schaffen. Es wird für sie eine Zuggeschwindigkeit von 50 km in der Stunde in Aussicht genommen. Die Bahn wird verschiedene andere Bahnen, sowie mehrere Wasserläufe, nämlich den Säfvefluss, den Gota-Elf, den Nordre-Elf und den Bäfvefluss, kreuzen, weshalb hier Brückenbauten und Viadukte nöthig sind. Die Kosten dieser Bahn betragen über 16 Millionen Kronen.

Aus Afrika.

Deutsch-Südwestafrika.

Bei Berathung des Haushalts für Südwestafrika im Reichstag, und zwar bei den einmaligen Ausgaben für Wege- und Wasseranlagen, sprach am 22. Februar d. J. Graf Arnim (Reichspartei) die Hoffnung aus, dass der nächste Haushalt die Ausgaben für eine Eisenbahn bringen werde; eine solche sei für Süwestafrika dringender nothwendig als für jede andere Kolonie. Wenn wir nicht Herr im eigenen Lande bleiben wollen, so würden es in Südwestafrika die Englischen Gesellschaften werden. Die Anlage von Häfen und Eisenbahnen könne man nicht den fremden Gesellschaften überlassen; das sei in der Geschichte sämmtlicher Kolonien noch nicht dagewesen. Wir hätten den Englischen Gesellschaften das Vorrecht zum Bau von Eisenbahnen auf Jahre hinaus ertheilt und seien nicht in der Lage, den Bau von Eisenbahnen zu erzwingen. Bis zum 14. November 1896 sollte sich die Gesellschaft erklären, ob sie die Eisenbahn ganz oder theilweise ausführen wolle; es sei in der Denkschrift eine Lücke, ob die Gesellschaft eine Bahn bauen will oder nicht. Die Frachtkosten, welche erspart werden, würden reichlich die Zinsen decken. Wenn die Englische Gesellschaft bei Swakopmund einen Hafen anlegt, dann würden uns alle Häfen aus der Hand genommen werden.

Der Abg. Richter (freis. Volkspartei) trat dem entgegen, dass das Reich für eine Bahn Geld hergeben solle. Für die Kosten Afrikanischer Bahnbauten fehle es an jedem Anhalt; das zeige die Usambarabahn, auf der man allwöchentlich am Sonnabend einen Jagdzug fahren lasse. Der ganze Verkehr der Bahn werde dazu dienen, der Schutztruppe Lebensmittel zuzuführen; deshalb brauche man nicht einige Millionen aufzuwenden. Nach seiner Ansicht solle weder den Engländern noch überhaupt eine Zinsengewähr gegeben werden.

Der Direktor des Kolonialamts von Richthofen bemerkte, dass die Dampfbahn 6 bis 7 Millionen kosten würde. Der Abgeordnete Hasse (nationalliberal) betonte, dass die Eisenbahn gebaut werden müsse, weil sie eine Verminderung der Schutztruppe möglich machen werde; die Erbauung der Bahn sei erschwert durch die Abmachungen der früheren Kolonialverwaltung. Nochmals betheiligte sich Graf Arnim an der Verhandlung und sprach die Ansicht aus, dass die Gesellschaften billiger bauen als der Staat; deshalb habe er eine Zinsengewähr verlangt. Mit Ausnahme des Dünengürtels sei das Land durchaus flach und die Bahn daher billig zu bauen; ob man Pferde, Esel oder Ochsen vorspanne, sei eine Sache späterer Erwägung. Der Abg. Richter wies darauf hin, dass bei 350 km Länge die Bahn auch mit Sicherheitspersonal versehen werden müsse; nehme man auf jedes Kilometer einen Mann, so würden grosse Kosten entstehen. Dagegen bemerkte Abgeordneter Hasse, dass nicht für jedes Kilometer ein Mann nothwendig sei; auch brauche es kein Mann der Schutztruppe, sondern könne ein Eingeborener sein.

Wie aus der dem Reichstage Anfang Februar d. J. zugegangenen Denkschrift hervorgeht, hat sich das Karaskhomasyndikat bis Ende dieses Jahres zu entscheiden, ob es eine Bahn von Lüderitzbucht nach Aus oder Kubub bauen will. Eine frühere Untersuchung der Strecke ergab, dass hier grosse Schwierigkeiten infolge der Dünenausdehnung vorhanden sind; doch gibt es verschiedene Verfahren, darüber hinwegzukommen. Anfang Februar hat nun eine neue Expedition von Ingenieuren England verlassen, welche sich endgültig über die in Betracht kommenden Fragen äussern soll; von deren Urtheil wird es abhängen, ob die Bahn gebaut wird.

Algerien.

Die Französische Abgeordnetenkammer hat neuerdings beschlossen, die verschiedenen Dienstzweige, die bisher den Ministerien des Mutterlandes unterstanden, dem Generalgouvernement von Algerien zuzufügen. Am 1. Januar d. J. ist die bezügliche Verordnung veröffentlicht worden, aber die Eisenbahnen sind dem Ministerium in Paris unterstellt geblieben, weil sonst keine genügende Aufsicht bezüglich der Zinsengewähr usw. ausgeübt werden kann.

Die den Gemeinden Algier und Mustapha konzessionirte von diesen an die Französische Gesellschaft für die Ausbeutung des Thomson-Houston-Verfahrens weiter vergebene elektrische Strassenbahn mit oberirdischer Leitung vom Hôpital du Dey (Gemeinde Algier) nach la Colonne Voirol (Gemeinde Mustapha) ist für gemeinnützig erklärt worden.

Der Verein der Strassenbahnen in Brüssel hat sich neuerdings an der Strassenbahngesellschaft von Algerien (Compagnie des chemins de fer sur routes d'Algérie) stark betheiligt und gibt demnach in seinem Geschäftsbericht folgenden Aufschluss über die Lage letzterer Gesellschaft. Deren Netz besteht:

1. Aus der Linie St. Eugène-Rovigo (43 km), die gegenwärtig von St. Eugène bis Arba gebaut und im Betriebe ist; es bleibt die Strecke l'Arba-Rovigo (7 km) zu bauen. Diese Linie von St. Eugène bis Hussein Dey berührt die Städte St. Eugène, Algier und Mustapha; auf dieser Strecke wird in kurzer Zeit die elektrische Triebkraft an Stelle der Dampfkraft treten. Der Generalrath von Algier hat in seiner letzten Tagung die Konzession für die elektrische Linie vom Manöverfeld nach dem Ruisseau (etwa 4 km), die alsbald in Bau genommen werden soll, genehmigt. Der Verkehr auf der Linie St. Eugène-Rovigo erfolgt gegenwärtig durch Lokomotiven und Rowan'sche Dampfwagen, die an Tagen grossen Andrangs dem Verkehr nicht genügen können. Die Schaffung des zweiten Geleises auf den Strassen von St. Eugène, Algier und Mustapha sowie die Einrichtung der elektrischen Zugförderung werden gestatten, den Personenverkehr zu verdreifachen. Der Güterverkehr wird vom Manöverfeld aus durch die Zweigbahn des Hafens St. Eugène-Rovigo versehen. Ein Centralbahnhof wird an diesem Ort hergestellt werden und Anschlussgeleise werden es den Güterwagen ermöglichen, bis auf den Ladekai zu fahren.

2. Die Linie El Affrun-Marengo ist 20 km lang und über ein Jahr lang im Betriebe. Ihr Ertrag hat 2,30 Frcs. für das Wagenkilometer erreicht.

3. Die Linie Algier-Koléah, deren Bahnkörper das Departement unverzüglich liefern muss, folgt dem Meeresgestade bis zur Mündung des Masafran, wo sie sich gabelt und einen Arm nach Koléah, den andern nach Castiglione entsendet. Diese Linie ist zur Bedienung einer sehr fruchtbaren Gegend berufen. Die Arbeiten der Schienenlegung werden wenigstens auf der Anfangsstrecke in kürzester Frist beginnen. Diese Linie mündet in die Linie St. Eugène-Rovigo bei les Deux Moulins, dem Endpunkt der elektrischen Strecke. Alle Waaren, welche nach Algier kommen sollen, werden nach dem Hafen durch eine besondere Zweigbahn geführt, nämlich die Zweigbahn des Hafens Algier Koléah, welche von les Deux Moulins am Meeresufer ausgeht und durch den Tunnel unter der Admiralität nach dem Hafen kommt. Die Gesammtlänge dieser Linie beträgt etwa 60 km.

4. Die Linie Dellys-Bogni (etwa 66 km) vereinigt den Hafen Dellys einerseits und alle Gegenden des Bugdurathales mit der Ostalgerischen Bahn im Champ du Maréchal; sie ist auf 30 km vollendet; die Betriebseröffnung wird in kurzem erfolgen.

Aus Südamerika.

Peru.

Die Peruvian Corporation hatte in dem am 30. Juni 1896 beendeten Geschäftsjahre einen Reinertrag von 11 687 £, welcher im Verein mit den 21 431 £ Uebertrag aus den Vorjahren ein Guthaben von 32 962 £ bildete. Die Roheinnahmen der Eisenbahnen und Dampfer zeigen im Vergleich zu denen des Vorjahres eine Vermehrung von 405 696 Sol; aber die Betriebsausgaben sind auch um 370 316 Sol gestiegen, sodass sich die Reineinnahme nur um 80 380 Sol vermehrt hat. Die starke Vermehrung der Ausgaben ist hauptsächlich durch 3 Ursachen veranlasst: 1. durch die grössere Verkehrsleistung, da der Verkehr infolge des Bürgerkrieges im Vorjahre theilweise unterbrochen war, 2. durch die höheren Kosten der Heizstoffe, und 3. durch die Erneuerung der Geleise und Fahrbetriebsmittel. Die Betriebseinnahmen der ersten 4 Monate des laufenden Jahres (1. Juli bis 30. Oktober 1896) ergeben bereits eine Vermehrung um 130 000 Sol gegenüber dem Vorjahre; dieser neue Fortschritt zeigt an, dass sich die Geschäfte des Landes von dem durch die früheren politischen Unruhen verursachten Niedergang erholen und dass man, wenn die Ordnung aufrecht erhalten wird, von jetzt ab eine ernstliche Besserung erwarten kann.

Die Guthaben, welche die Gesellschaft für Sonderzüge, geleistete Dienste und die durch den Bürgerkrieg verursachten Schäden bei der Regierung hat, sind, obwohl nicht bestritten, noch nicht beglichen. Man hofft indessen, dass das Wiederaufleben des Verkehrs in Peru die Staatseinnahmen steigern und der Regierung gestatten wird, sich endlich ihrer Verpflichtungen zu entledigen. Die Summen, welche von der Regierung für die auf ihre Rechnung ausgeführten Sendungen während des verflossenen Jahres geschuldet wurden, sind theils beglichen oder gegen die von mehreren Eisenbahngesellschaften zu zahlenden Pachtbeträge für Molen aufgerechnet. Die Entwickelung der Reineinnahmen in Sol und Pfund Sterling sowie den ungünstigen Einfluss des Wechselkurses zeigt die folgende Uebersicht:

Betriebsjahr	Reineinnahmen in Sol	Werth des Sol in Pence	Reineinnahmen in £
1890/91 . . .	595 275	37	91 772
1891/92 . . .	972 824	34	137 817
1892/93 . . .	749 018	29	80 506
1893/94 . . .	773 032	24	80 524
1894/95 . . .	954 443	24½	97 433
1895/96 . . .	1 034 823	24	103 482

Die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen, Molen und Schifffahrt zeigt die folgende Uebersicht:

	Einnahmen £	Ausgaben £	Ueberschuss £
Centralbahn	103 922	73 481	30 441
Südbahn	135 647	84 007	51 640
Trujillobahn	26 039	13 722	12 317
Pacasmayobahn	7 984	7 974	10
Payta-Piurabahn . . .	15 757	11 757	4 000
Titicacadampfer	11 326	6 861	4 465
Desaguadero-Schifffahrt	2 101	1 492	609
zusammen	302 776	199 294	103 482

Hierzu kam die Pacht für die Eisenbahn Pisco-Yca mit 3 009 £, es ging aber der Fehlbetrag für die Chimbote-Eisenbahn mit 40 £ ab, sodass sich der Gesammtüberschuss auf 106 451 £ stellte. Ueber die einzelnen Linien ist im Bericht folgendes bemerkt:

Die Reineinnahmen der Eisenbahn Payta-Piura beliefen sich auf 40 003 Sol gegen 65 735 Sol im Vorjahre; dieser Unterschied rührt hauptsächlich von der Erhöhung der Betriebsausgaben her und diese wurden durch die Ausbesserung der Geleise und Fahrbetriebsmittel, die sich bei der Uebertragung an die Gesellschaft in sehr wenig befriedigendem Zustand befanden, verursacht. Es sind noch fernere Ausgaben zu machen, aber sie sollen erfolgen, wie es die Einnahmen gestatten. Der Hafendamm von Payta ist im November 1895 von einem Regierungsingenieur genehmigt und als eröffnet erklärt worden; aber die Zollbehörden in Payta haben sich geweigert, den Hafendamm ohne eine ausdrückliche Genehmigung des Ministers in Lima zu gebrauchen. Nun ist diese Genehmigung trotz der Vorstellungen der Gesellschaft noch nicht ertheilt worden, was ihr einen schweren Schaden verursacht; denn sie zieht so keinen Vortheil von den 10 000 £, die sie gemäss einer ihr von der Regierung auferlegten Verpflichtung auf diese Arbeit verwendet hat.

Die Reineinnahmen der Eisenbahn Pacasmayo-Guadelupe, die sich 1894/95 auf 3 735 Sol beliefen, betrugen im letzten Jahre nur 96 Sol. Die Betriebseinnahmen waren höher als im Vorjahre, aber die Erneuerungsbauten haben starke Ausgaben erfordert, welche dem Reinertrag entnommen wurden. Der Betrieb des Hafendammes hat einen Verlust von 4 375 Sol ergeben; dieser Hafendamm ist im Mai 1896 der Regierung übergeben worden. Auf Grund eines späteren Abkommens setzt die Gesellschaft diesen Betrieb vorläufig gegen eine Rente von 15 % der Betriebseinnahmen fort. Ein Erlass vom 24. Juli 1896 hat der Körperschaft befohlen, eine Summe von 27 279 Sol für Arbeiten zu bezahlen, von denen die Regierung behauptet, dass die Gesellschaft sie als Pächterin hätte ausführen müssen, was diese aber bestreitet.

Der Reinertrag der Trujillo-Eisenbahn ist von 133 751 Sol (1894/95) auf 123 175 Sol im Berichtsjahre herabgegangen; die Betriebseinnahmen der beiden letzten Jahre waren fast gleich und der Rückgang der Reineinnahmen wurde durch die höheren Heizkosten, die Erneuerung der Fahrbetriebsmittel und den Betrieb des Hafendammes von Salaverry, dessen man sich nur bei ruhigem Meere bedienen kann, veranlasst. Es ist bedauerlich, dass die Regierung ihn nicht wieder in den Stand, wie er vor dem Sturm, der einen Theil zerstört hat, war, versetzen lässt. Eine Strassenbahn von etwa 1 km Länge ist bis Moche, einer Badestation, gebaut worden; die Baukosten werden aus den Einnahmen getilgt werden. Die Gesellschaft ist mit dem Abschluss von Verträgen über den Bau einer Eisenbahn-Zweigbahn beschäftigt; diese wird etwa 8 km lang werden und die Hacienda Laredo, deren Verkehr der Gesellschaft gesichert wird, bedienen.

Die Reineinnahmen der Centralbahn betrugen 304 417 Sol gegen 274 088 Sol im Vorjahre, sind also um 30 329 Sol gestiegen; diese Steigerung wäre noch viel bedeutender gewesen, wenn die Gesellschaft nicht so viel Mühe gehabt hätte, den gewöhnlich mit Vortheil verwendeten Brennstoff, nämlich Petroleum zu erhalten. Man darf annehmen, dass die Streitigkeiten zwischen den Eigenthümern der Petroleumfelder, bei denen sich die Gesellschaft versorgte, beigelegt sind oder wenigstens auf dem Wege der Beilegung; es wird sich daraus eine grosse Ersparniss für die Gesellschaft ergeben.

Die Eisenbahn Pisco-Yca wird auch ferner von Herrn Schreitmüller betrieben, welcher der Körperschaft im letzten Jahre eine Rente von 30 092 Sol gegen 5 405 Sol im Vorjahre bezahlt hat.

Die Chimbote-Eisenbahn wird von einer Pachtgesellschaft, Hames & Cie. betrieben, welche eine Zeit lang keine Rente zu zahlen hat, aber verpflichtet ist, die Unternehmung in guten Stand zu setzen. Die Körperschaft hatte für diese Linie im letzten Jahre eine kleine Ausgabe von 396 Sol.

Die Reineinnahmen der Südbahn, die sich 1894/95 auf 429 939 Sol beliefen, stiegen im letzten Jahre auf 516 394 Sol, also um 86 454 Sol. Der Bolivianische Kongress hat die Konzession für den Bau einer Eisenbahn vom Desaguaderofluss nach den Höhen von La Paz genehmigt, aber die Regierung von Bolivia wartet auf die Vollendung der Vorarbeiten, um die Zinsengewähr, die sie zu bewilligen beabsichtigt, festzusetzen.

Die Reineinnahmen der Dampfer des Titicacasees betrugen 44 651 Sol, also 20 471 Sol mehr als im Vorjahre. Die Schifffahrt auf dem Desaguaderofluss ergab einen Reinertrag von 6 085 Sol gegen 6 714 Sol im Jahre 1894/95.

Zum Vertreter der Gesellschaft in Peru ist der Civilingenieur Alfred Schatzmann, früher Generaldirektor der Antofagasta-Eisenbahn, ernannt worden.

Eingegangene Bücher.

Geschichte und Organisation der amtlichen Statistik in Ungarn. Im Auftrage des Königlich statistischen Büreaus verfasst von Gustav Bokor. Herausgegeben vom Königlich Ungarischen statistischen Büreau. Budapest 1896. Pester Buchdruckerei-Aktiengesellschaft. 291 Seiten 8⁰.

Ueber Anlage und Einrichtungen Nordamerikanischer Bahnhöfe. Von Ernst Reitler, Ingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 22 in den Text gedruckten Abbildungen. Preis 1,20 M. Verlag von Spielhagen & Schurich, Wien, I. Kumpfgasse 7. (Sonderabdruck aus der „Oesterreichischen Eisenbahn-Zeitung“ Nr. 1 und 2, Jahrgang 1895.) 31 Seiten 8⁰.

Die Haftung mehrerer Eisenbahnen beim Eisenbahnvertrage. Von Dr. Franz Hilscher. (Sonderabdruck aus den „Juristischen Blättern“ Nr. 40, 41 und 42, Jahrgang 1895.) Wien 1895. Im Selbstverlage des Verfassers. 23 Seiten 8⁰.

Normal- oder Schmalspur? Mit besonderer Beziehung auf das Bahnnetz in Tirol und Graubünden. Vortrag gehalten im „Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens“ in Wien am 29. Oktober 1896 von Ingenieur Karl Büchelen. (Sonderabdruck aus den „Mittheilungen“ genannten Vereins, 11. Heft Jahrgang 1896.) 27 Seiten 8⁰. Mit einer Uebersichtskarte. Wien 1896. Im Selbstverlage des Vereins.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Reststrecke Lutzig-Polzin der Neubaustrecke Schivelbein-Polzin. Am 1. April d. J. wird von der Neubaustrecke Schivelbein-Polzin, welche nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 eingerichtet ist, die Reststrecke Lutzig-Polzin für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Mit demselben Tage wird die an dieser Strecke liegende Station Polzin in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen, sowie in den Wechselverkehr mit der Oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahn - Viehtarif aufgenommen.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Ueber die Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im März 1897. (695)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 10. April 1897 wird im diesseitigen Verwaltungsbezirke die 5,64 km lange Reststrecke Goray-Czarnikau der Nebenbahn von Rogasen nach Dratzigmühle dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Die auf der Strecke verkehrenden Züge — gemischte Züge und Personenzüge mit II., III. und IV. Wagenklasse — sind aus dem auf den Stationen zum Aushang kommenden Fahrplane ersichtlich; die Tarife sind bei den Fahrkartenausgabestellen verkäuflich.

Bromberg, den 28. März 1897. (696)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Vom 1. April d. J. ab wird der gesammte Güter- und Vieh- etc. Verkehr in Neubrandenburg auf dem Friedrich-Franzbahnhofe daselbst abgefertigt und die Güterabfertigungsstelle auf dem Südbahnhofe geschlossen.

Schwerin, den 28. März 1897. (697)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-Hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII). Am 1. April d. J. tritt ein neuer Tarif in Kraft, in welchen die Stationen der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn und der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen (jetzt zum Direktionsbezirk Mainz bezw. Frankfurt a. M. gehörig), sowie die für den Güterverkehr eröffneten Stationen Büches-Düdelsheim und Gaulsheim, und die Stationen der Strecken Bodenheim-Alzey und Offenbach-Reinheim einbezogen sind. Ausserdem enthält der Tarif die Entfernungen für die Stationen der Strecken Capellen a. Rh.-Bingerbrück, Bingerbrück-Kirn und Langenlonsheim - Simmern, welche aus dem Direktionsbezirk Köln bezw. Saarbrücken in den Direktionsbezirk Mainz übergehen, während die Stationen der Strecke Urbach-Niederlahnstein sowie Köln-Deutz, Köln-Deutz B. M., Deutzerfeld, Kalk und Kalk (Eilgutabfertigung) im Tarif nicht mehr erscheinen, da dieselben fortan dem Direktionsbezirk Köln angehören.

Der Tarif enthält neben wenigen unwesentlich erhöhten Entfernungen zahlreiche Ermässigungen, sowohl in Bezug auf Entfernungen, als auch in Bezug auf die Ausdehnung und Erweiterung der Ausnahmetarife. Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Mai d. J. ab gültig.

Dem Tarif ist ein Berichtigungsblatt, enthaltend mehrere während des Druckes eingetretene Aenderungen, sowie ein Anhang beigegeben, welch' letzterer Frachtsätze für eine Anzahl Ausnahmetarife im Verkehr mit Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt enthält. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Durch den Tarif werden aufgehoben:

1. der Gruppenwechseltarif VI/VII vom 1. April 1895;
2. der Gruppentarif VI vom 1. April 1895;
3. der Gruppenwechseltarif VII/VIII vom 1. April 1895;
4. der Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Oberhessischen Verkehr vom 1. November 1896;
5. der Tarif für den Köln-(rechtsrhein.) Oberhessischen Verkehr vom 1. Oktober 1880;
6. der Tarif für den Rheinisch-Westfälisch - Südwestdeutschen Verband, Heft C II vom 1. April 1890 und Heft C III vom 1. Oktober 1893, soweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen Stationen beziehen, welche in dem neuen Tarif enthalten sind.

Der Tarif ist zum Preise von 2,60 *M.* bei den betheiligten Dienststellen erhältlich.

Essen, den 27. März 1897. (698)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin - Nordostdeutscher Gütertarif I/III. Am 1. April 1897 gelangt der Nachtrag III zum Berlin - Nordostdeutschen Gütertarif vom 1. April 1895 — Gruppen I/III — zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks:
   Bromberg: Czarnikau, gültig vom 10. April 1897 ab;
   Danzig: Wossarken;
   Stettin: Kehrberg, Kl. Tschirne, Lutzig, Polzin, Redel, Rosow, Simmatzig und Ziezeneff.
II. Neues Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs.
III. Ausnahmetarif 4c für Rübenerde zum Düngen.
IV. Anderweiter Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen etc.
V. Ausnahmetarif 12 für feuchte Stärke.
VI. Anderweiter Ausnahmetarif D für Kartoffelstärkefabrikate.
VII. Anderweiter Ausnahmetarif E I für Eisen und Stahl, zum Bau von Seeschiffen.
VIII. Anderweiter Umkartirungstarif.
IX. Sonstige Berichtigungen und Ergänzungen.

Einzelne Erhöhungen von Entfernungen und Frachtsätzen treten erst vom 15. Mai 1897 ab in Kraft.

Druckstücke des Nachtrags sind von den Fahrkarten - Ausgabestellen unseres Direktionsbezirks zu beziehen.

Bromberg, den 17. März 1897. (699)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und nach Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenkoksasche sowie Steinkohlenbrikets im vorgenannten Verkehr tritt unter Aufhebung des bisherigen bezüglichen Tarifes vom 20. März 1889 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Der Frachtberechnung nach dem neuen Tarife, welcher durchweg ermässigte Frachtsätze enthält, wird fortan mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen mit der Maassgabe zu Grunde gelegt, dass für Wagen mit einem Ladegewicht mit mehr als 10, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet wird. Stellt sich indess das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht auf Grund des Ausnahmetarifs für dieses Gewicht berechnet. Ergibt die Berechnung für das wirklich verladene Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird diese erhoben.

Soweit sich bei Anwendung des neuen Tarifs eine höhere Fracht ergibt als unter Zugrundelegung der Sätze und Bestimmungen des bisherigen Ausnahmetarifs, kommt letzterer noch bis Ende Mai 1897 zur Anwendung.

Druckabzüge des neuen Tarifs können von den betheiligten Dienststellen zum Preise von 25 *ℳ* für 1 Stück bezogen werden.

Breslau, den 26. März 1897. (700)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Unter Aufhebung des Kohlentarifs Nr. 6 vom 1. August 1895 nebst Nachträgen erscheint am 1. April d. J. für den Kohlen- und Koksversand von den Saargrubenstationen nach Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen ein neuer Kohlentarif Nr. 7 mit durchweg ermässigten Frachtsätzen.

Verkaufspreis 0,35 *M.* (701)

St. Johann-Saarbrücken, 30. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt der Anhang I zum Schlesisch-Sächsischen Gütertarife, enthaltend den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und nach der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, in Kraft, durch welchen der vom 15. Juli 1888 ab gültige Anhang zum Breslau-Sächsischen Gütertarife nebst Nachträgen aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält fast durchweg zum Theil sehr weitgehende Ermässigungen. Soweit sich jedoch in einzelnen Fällen nach den Bestimmungen und Frachtsätzen des bisherigen Tarifs eine niedrigere Fracht ergibt, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Mai d. J. in Geltung.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 25. Februar d. J. bringen wir ferner zur Kenntniss, dass die in den neuen, vom 1. April d. J. ab gültigen Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch - Hessischen Kohlentarif aufgenommenen zusätzlichen Bestim-

mungen zur Verkehrsordnung gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden sind.

Nunmehr sind sämmtliche am 1. April d. J. zur Einführung kommenden Ausnahmetarife für Oberschlesische Steinkohlen bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben und zwar kostet der Anhang:

a) zum Gruppentarif II (Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) 0,80 ℳ,
b) zum Berlin - Stettin - Schlesischen Gütertarife (nach den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin usw.) 1,20 ℳ,
c) zum Ostdeutschen Gütertarife (nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg usw.) 1,55 ℳ,
d) zum Schlesisch - Sächsischen Gütertarife 0,50 ℳ und
e) der Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch - Hessische Kohlentarif 0,95 ℳ.

Kattowitz, den 30. März 1897. (702)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch - Deutsche Eisenbahnverbände. In der Güterklassifikation des Theils I vom 1. Januar 1893 wird bei der Position „Graphit des Spezialtarifs II" mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ergänzt: „Der von Ceylon, England (Cumberland) und Sibirien stammende Graphit wird als roher, reiner Graphit angesehen."

Elberfeld, den 26. März 1897. (703)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Pfalz. An Stelle des Kohlentarifs Nr. 1 vom 1. Juli 1886 nebst Nachträgen erscheint zum 1. April d. J. ein neuer Kohlentarif Nr. 2 mit durchweg ermässigten Frachtsätzen. Verkaufspreis 0,50 ℳ. (704)

St. Johann=Saarbrücken, 29. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Linksrheinischer Gütertarif. Am 1. April d. J. tritt zum Mitteldeutsch-Linksrheinischen Gütertarif der VI. Nachtrag in Kraft.

Er enthält u. a. die infolge der anderweiten Abgrenzung der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln und St. Johann=Saarbrücken erforderlichen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 29. März 1897. (705)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. treten im Staatsbahn - Gruppentarif IV für den Verkehr der Stationen der Farge-Vegesacker Bahn unter einander ermässigte Frachtsätze für die Spezialtarife in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 30. März 1897. (706)
Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Stettin - Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 wird die zwischen den Stationen Zäckerick=Alt=Rüdnitz und Alt=Reetz der Strecke Wriezen a/O. - Jädickendorf (Direktionsbezirk Stettin) neu eingerichtete Haltestelle Neu=Rüdnitz in den Anhang zum Berlin - Stettin - Schlesischen Güterverkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahme-Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 30. März 1897. (707)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - Rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag X, welcher unter anderem neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Dörentrup des Direktionsbezirks Hannover und Norderney des Direktionsbezirks Münster enthält.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 30. März 1897. (708)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Die im Anhang zum Gruppentarif II, enthaltend den Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen usw. nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, für die Station Troppau Centralbahnhof des Direktionsbezirks Kattowitz vorgesehenen Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehr nach der Station Troppau Nordbahnhof der K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn mit einem Zuschlage von 4 ₰ für 100 kg Anwendung.

Der vom 1. April 1896 gültige Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen nach der Station Troppau Nordbahnhof wird hierdurch aufgehoben.

Kattowitz, den 30. März 1897. (709)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt ein ermässigter Ausnahmetarif für Kohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlen - Versandstationen des Direktionsbezirks Köln nach den Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz in Kraft, durch welchen der Steinkohlen- usw. Tarif nach Stationen der Hessischen Ludwigsbahn Heft III vom 1. Februar 1893 sowie der Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. nach Stationen der Gruppe VIII vom 1. April 1895, soweit derselbe sich auf den Verkehr mit Stationen bezieht, welche in dem neuen Tarif enthalten sind, aufgehoben wird.

Der Tarif ist zum Preise von 1,20 ℳ bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen erhältlich.

Essen, den 30. März 1897. (710)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlen - Verkehr nach Bayern. Unter Aufhebung des Kohlentarifs Nr. 8 vom 1. April 1893 nebst Nachträgen erscheint am 1. April d. J. für den Transport von Steinkohlen und Koks von den Saargrubenstationen nach Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ein neuer Kohlentarif Nr. 8 mit durchweg ermässigten Frachtsätzen.

Verkaufspreis 0,50 ℳ. (711)

St. Johann=Saarbrücken, 30. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn - Verkehr. Vom 15. Mai d. J. ab werden die in dem Gütertarife (Heft 1, 2 und 3) für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachten für den Verkehr mit der Station Haselünne der Meppen-Haselünner Eisenbahn in der Eilgutklasse um 0,20 ℳ, in der allgemeinen Stückgutklasse um 0,10 ℳ und im Spezialtarif für bestimmte Stückgüter sowie im Seehafen-Ausnahmetarif A für Frachtgüter um 0,12 ℳ für 100 kg erhöht.

Münster, den 29. März 1897. (712)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlen-Versandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann=Saarbrücken (Gruppe VIII). Am 1. April d. J. tritt unter Aufhebung des seitherigen Tarifs vom 1. April 1895 ein neuer ermässigter Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlen - Versandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann=Saarbrücken in Kraft.

Die in dem neuen Tarife für Stationsverbindungen mit einer Tarifentfernung von 2,6 und 10 km vorgesehenen Frachtsätze werden mit dem 1. April 1900 um je 0,01 ℳ für 100 kg erhöht.

Tarifabdrücke sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen für 1,20 ℳ das Stück zu haben.

Essen, den 30. März 1897. (713)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württ. Lokal-Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab gelangt zum Württemb. Lokal - Gütertarif der Nachtrag VI zur Ausgabe. Derselbe enthält einen Ausnahmetarif für Gaskokes und Torf, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs und der Nachträge.

Stuttgart, den 29. März 1897. (714)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Die von uns unterm 24. März l. J. bekannt gegebene Einführung des II. Nachtrags zum Tarif für den Güterverkehr zwischen Basel, Station der Schweizerischen Centralbahn einerseits und sämmtlichen Stationen der Gr. Badischen Staatseisenbahnen usw. anderseits wird bis auf weiteres verschoben.

Karlsruhe, 29. März 1897. (715)
Generaldirektion.

Hanseatisch - Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) treten mit Gültigkeit vom 1. April 1897 folgende Ergänzungen in Kraft:

a) Unter Ziffer 3 hinter „Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet" und unter Ziffer 4 hinter „Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung" ist hinzuzufügen „auch gemahlen".
b) Als neue Positionen treten hinzu

5. Brennstoffe des Spezialtarifs III, folgende:
a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, (wegen Braunkohlen, Brikets usw. siehe den Ausnahmetarif 6b),
b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbrikets, unverpackt.
(Holzkohlenbrikets, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen, gehören zu den Gütern des Spezialtarifs II);
c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.

6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt.

Die Positionen 5 und 6 finden auf den Verkehr mit den Binnenstationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn keine Anwendung. Im Verkehr mit den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn und den Binnenstationen der Alt=Damm-Colberger Eisenbahn gilt die Position 6 nur für die nachbenannten Artikel:

Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2,5 m lang; Stockholz (Wurzel-, Stucken-, Stubbenholz).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. März 1897. (716)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Mit

Gültigkeit vom 1. April 1897 ab gelangt zu dem Tarif für die direkte Güterbeförderung zwischen den Rhein- und Mainhafenstationen Frankfurt a. M., Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a. Rh., Mainz und Mannheim einerseits und den Württembergischen Stationen andererseits vom 1. Juni 1890 der VI. Nachtrag zur Ausgabe. Dieser Nachtrag enthält einen neuen ermässigten Ausnahmetarif für Kohlen ab Mannheim Bad. Bahn und Ludwigshafen a. Rh., sowie für Gaskoks im gegenseitigen Verkehr sämmtlicher Tarifstationen. Ausserdem erfahren durch diesen Nachtrag auch die Ausnahmefrachtsätze für Puddel- und Schweissschlacken von Wasseralfingen nach Mannheim und Ludwigshafen a. Rh eine Ermässigung.

Stuttgart, den 27. März 1897. (717)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 9 (Düngemittel usw.) wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. hinsichtlich der Ziffern 3 (Kartoffeln usw.) und 4 (Rüben des Spezialtarifs III usw.) abgeändert. Ferner werden unter Ziffer 5 „Brennstoffe des Spezialtarifs III“ und unter Ziffer 6 „Holz, wie im Spezialtarif III genannt“ aufgenommen. Diese Aenderungen finden im Verkehr mit der Brölthalbahn keine Anwendung. Das Nähere hierüber ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 27. März 1897. (718)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gruppen-Gütertarif Elberfeld - Essen (VII), Rheinischer Nachbar - Gütertarif (VII/VIII), Rechtsrheinisch - Hessischer Gütertarif (VI/VII), Westdeutscher Privatbahn-Gütertarif. Am 1. April d. J. treten infolge der Herabsetzung der auf den westlichen Staatsbahnen für die Spezialtarifklassen und den allgemeinen Ausnahmetarif für Holz des Spezialtarifs II bis 50 km bisher zur Erhebung gelangenden Frachtsätze auf die Höhe der östlichen Staatsbahnsätze, sowie infolge der Einführung der Sätze des Rohstofftarifs für Steinkohlen, Steinkohlenkoks etc. und für Holz des Spezialtarifs III folgende Aenderungen in den Ausnahmetarifen für den Uebergangsverkehr mit den Kreis Altenaer Schmalspurbahnen, der Wermelskirchen-Burger und der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn ein: Die Frachtsätze der Staatsbahn-Uebergangsstationen werden in den Spezialtarifklassen und im Ausnahmetarif 1 für Holz des Spezialtarifs II bis zu 50 km um 0,02 ℳ, über 50 km um 0,03 ℳ, ferner im Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc. und im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) für Holz des Spezialtarifs III auf alle Entfernungen um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt. Für Eisenerz bleibt die Frachtberechnung unverändert.

Elberfeld, den 29. März 1897. (719)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nassau - Pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab wird die Station der Pfälzischen Bahnen Rohrbach bei St. Ingbert in den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 27. März 1897. (720)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. wird ein Nachtrag herausgegeben, welcher ausser anderweit bereits bekannt gemachten Aenderungen und Ergänzungen die Aufnahme der Bayerischen Stationen Günzburg, Ingolstadt Lokalbhf., Mögeldorf in den Ausnahmetarif I und Doos in den Ausnahmetarif III enthält.

Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 10. April ab in den Verbandsstationen eingesehen oder käuflich bezogen werden.

Hannover, den 27. März 1897. (721)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. April l. J. wird ein ermässigter Frachtsatz von 0,14 ℳ für 100 kg für rohe Kalksteine von Mauer nach Neckarau eingeführt.

Karlsruhe, den 28. März 1897. (722)
Generaldirektion.

Pfälzisch - Bayerischer Güterverkehr. Vom 1. April l. J. an werden Gaskokes, wenn von Gasanstalten versandt, zu den Frachtsätzen und Bedingungen des Ausnahmetarifes Nr. 7 für Düngemittel befördert.

München, im März 1897. (723)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband: Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1897 wird die Station Ingolstadt Lokalbahnhof für Getreidesendungen mit den um 2 ₰ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Ingolstadt C. B. in den Tarif aufgenommen.

München, im März 1897. (724)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897. Vom 1. April l. J. an werden die Stationen Sauerlach und Tölz in den Ausnahmetarif 1 für Holz, Abtheilung a des Rheinisch-Nassau-Bayerischen Tarifs einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Dienststellen Auskunft.

München, im März 1897. (725)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach der Main-Neckarbahn. An Stelle des Kohlentarifs Nr. 4 vom 1. Januar d. J. erscheint am 1. April ein neuer Kohlentarif Nr. 6, welcher durchweg ermässigte Frachtsätze enthält.

Verkaufspreis 0,20 ℳ. (726)

St. Johann-Saarbrücken, 27. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Cassel. An Stelle des Kohlentarifs Nr. 19 vom 1. Juni 1889 erscheint am 1. April d. J. ein neuer Kohlentarif Nr. 19, welcher ermässigte Frachtsätze nach Stationen des Direktionsbezirks Cassel enthält.

Verkaufspreis 25 ₰. (727)

St. Johann-Saarbrücken, 27. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Nassau - Bayerischer Güterverkehr. Vom 1. April l. J. kommt die Abtheilung c des Ausnahmetarifs Nr. 2 für Steine in Wegfall.

München, im März 1897. (728)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch - Nordwestdeutsch - Mitteldeutsch - Hessischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden in vorbezeichnetem Verkehre Frachtsätze nach neuen Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Halle, sowie neue ermässigte Frachtsätze nach Stationen des Direktionsbezirks Erfurt zur Einführung gebracht, auch treten einige Ergänzungen bezw. Berichtigungen ein.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahmesätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 28. März 1897. (729)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Westschweiz. Zum Saarkohlentarif Nr. 14 erscheint am 1. April d. J. der Nachtrag II, welcher ermässigte Frachtsätze nach den Süd- und Westschweizerischen Stationen enthält. (730)

St. Johann-Saarbrücken, 27. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. tritt zum **Gütertarif** für die **Tarifgruppe VIII (Köln - St. Johann-Saarbrücken)** vom 1. April 1895 der 4. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. die infolge der anderweiten Abgrenzung der Direktionsbezirke Köln und St. Johann - Saarbrücken erforderlichen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Köln, den 31. März 1897. (731)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzische Eisenbahnen. Zu unseren Lokal - Gütertarifen (Hauptbahnen und schmalspurige Lokalbahnen) erscheint mit Gültigkeit vom 1. April 1897 je der Nachtrag VIII. (732)

Ludwigshafen a/Rh., den 29. März 1897.
Die Direktion.
v. Lavale.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Mainz und der anschliessenden Hessischen Nebenbahnen. Am 1. April d. J. erscheint als Kohlentarif Nr. 4 ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, der Pfälzischen Eisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen nach Stationen des Direktionsbezirks Mainz und der anschliessenden Hessischen Nebenbahnen mit durchweg ermässigten Frachtsätzen.

Verkaufspreis 0,35 ℳ.

Der Kohlentarif Nr. 3 vom 15. August 1889 sowie der Ausnahmetarif B vom 1. August 1890 werden durch den neuen Tarif aufgehoben. (733)

St. Johann-Saarbrücken, 29. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-Linksrheinischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt zum Tarif für den vorbezeichneten Güterverkehr der 6. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. die infolge der anderweiten Abgrenzung der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln und St. Johann-Saarbrücken erforderlichen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Eilendorf des Direktionsbezirks Köln, und Norderney des Direktionsbezirks Münster, anderweite theilweise ermässigte Entfernungen für die Station Marienburg (Hannover), sowie die neuen Ausnahmetarife 12 für feuchte Stärke (auch feuchte Schlammstärke) und 17 für Petroleum und Naphta von Peine und ferner einen Ausnahmetarif 6 (Brennstofftarif) für Kohlen etc. von der Station Piesberg des Direktionsbezirks Münster nach Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken.

Ausserdem enthält der Nachtrag die neuen Fassungen des Rohstofftarifs und des Umkartirungstarifs.

Nähere Auskunft ertheilen die bethei-

ligten Güter - Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Köln, den 29. März 1897. (734)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verbands - Güterverkehr Am 1. April 1897 treten die Nachträge II zu den Tarifheften 1 und 2 für den Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Güterverkehr in Kraft. Sie enthalten ausser den durch die anderweite Gebietsabgrenzung der Königlichen Eisenbahndirektionen Elberfeld, Köln und Frankfurt a/M. erforderlichen Aenderungen und Ergänzungen der Kilometerzeiger hauptsächlich eine anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) und einen neuen Ausnahmatarif 2a für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks usw. im Versande von bestimmten Stationen, endlich Entfernungen für die neu aufgenommene Station Königsbrück der Königlich Sächsischen Staatsbahnen.

Der im Tarifheft 2 zeither enthaltene Ausnahmetarif 2a (Thontarif) wird mit dem 1. April 1897 durch den erweiterten Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) ersetzt und wird daher aufgehoben.

Die vereinzelten durch anderweite Festsetzung des Kilometerzeigers hervorgerufenen Tariferhöhungen für die Stationen Bergneustadt, Derschlag, Dieringhausen, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Niedersessmar, Osberghausen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid treten erst am 15. Mai 1897 in Wirksamkeit.

Abzüge der Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Dresden, am 26. März 1897. (735)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach der Nordostschweiz. Unter Aufhebung des Kohlentarifs Nr. 12 vom 1. Mai 1895 nebst Nachträgen erscheint am 1. April d. J. ein neuer Kohlentarif Nr. 12 mit durchweg ermässigten Frachtsätzen.

Verkaufspreis 0,40 ℳ. (736)
St. Johann-Saarbrücken, 29. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks St. Johann - Saarbrücken. Am 1. April d. J. erscheint für den Transport von Steinkohlen etc. ab den Saar-Grubenstationen etc. nach diesseitigen Stationen ein Ausnahmetarif (Kohlentarif Nr. 1), welcher für Stationsverbindungen von 1—11 km erhöhte, auf weitere Entfernungen dagegen ermässigte Frachtsätze enthält.

Die erhöhten Frachtsätze treten jedoch erst am 1. April 1900 in Wirksamkeit; bis dahin bleiben die bisherigen billigeren noch in Kraft.

Der neue Tarif ist zum Preise von 0,30 ℳ käuflich.

Der Ausnahmetarif B vom 1. August 1890 tritt am 1. April ausser Kraft. (737)
St. Johann-Saarbrücken, 29. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - Rumänischer Kohlenverkehr. Die in Nr. 23 dieser Zeitung unterm 15. März d. J. angekündigte Ausserkraftsetzung des vorbezeichneten Tarifs mit Ende des Monats April d. J. wird hiermit aufgehoben, sodass der Tarif auch weiterhin bestehen bleibt.

Kattowitz, den 30. März 1897. (738)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt — unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Oktober 1896 — ein neuer Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. im Verkehr von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Niederländischen Staatsbahn, Holländischen Bahn, Niederländischen Centralbahn, Nordbrabant - Deutschen Bahn, Grossen Belgischen Centralbahn, Lüttich-Limburger und Lüttich-Maastrichter Eisenbahn in Kraft, durch welchen ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für Einzelsendungen von mindestens 10 000 kg und ausserdem Frachtsätze nach den auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn und nach Stationen der Strecke Herzogenrath-Sittard der Niederländischen Staatsbahn zur Einführung kommen.

Dortmund, den 29. März 1897.
Die Direktion (739)
der Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen

Berlin - Stettin - Hessischer Güterverkehr. Gruppen III/VI. An Stelle des bisherigen Gütertarifs für den vorbezeichneten Verkehr tritt mit Gültigkeit vom 1. April 1897 ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (III) einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a. M. und Mainz (VI) sowie der Cronberger- und Kerkerbachbahn andererseits.

Mit dem gleichen Tage werden die nachverzeichneten Gütertarife aufgehoben:

1. der Gütertarif Theil II für den Berlin - Stettin - Hessischen Güterverkehr, Gruppen III/VI vom 1. April 1895,
2. der Gütertarif Theil II für den Berlin-Stettin-Westdeutschen Güterverkehr, Gruppen III/VII, VIII vom 1. April 1895,
3. der Mitteldeutsche Verbandsgütertarif Theil II Heft Nr. 1 (Verkehr zwischen den Stationen der Oberhessischen Eisenbahn, der Hessischen Ludwigsbahn etc. einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks Berlin etc. andererseits) vom 1. Januar 1893,
4. der Berlin-Südwestdeutsche Gütertarif Theil II (Verkehr der Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen einerseits und Stationen der Oberhessischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn etc. andererseits) vom 1. Juli 1892,

bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Entfernungen bezw. Frachtsätze in dem neuen Tarif enthalten sind.

Neben mehrfachen Frachtermässigungen enthält der neue Gütertarif auch geringfügige Frachterhöhungen, welche indess erst mit dem 15. Mai d. J. in Kraft treten. Die in den Gruppenwechseltarif aufgenommenen „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung" sind gemäss Abschnitt I 2 der Verkehrsordnung von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden. Der Tarif ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu erhalten, welche auch nähere Auskunft über denselben ertheilen. (740)

Frankfurt a. M., den 25. März 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1897 ermässigt sich für Sendungen nach Station Vysocan der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn der Schnittfrachtsatz II von 44,0 auf 37,3 Kreuzer für 100 kg.

Kattowitz, den 28. März 1897. (741)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Güterverkehr. An Stelle des Ausnahmetarifs für Frachtgutsendungen von Hamburg über Lübeck nach Finnland vom Dezember 1895 tritt mit dem 1. April d. J. ein bis zum 31. Dezember d. J. geltender neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Abdrücke dieses Tarifs sind von unserem Verwaltungsbüreau hierselbst und von unseren Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck kostenfrei zu beziehen.

Lübeck, den 28. März 1897. (742)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellsch.

An die Stelle des Reichsbahn-Strassenbahn-Gütertarifs, Theil II vom 1. September 1892 nebst Nachtrag tritt mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ein neuer Tarif.

Durch denselben gelangen lediglich Frachtermässigungen zur Einführung.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Der neue Reichsbahn - Strassenbahn-Gütertarif kann durch unsere Drucksachenkontrole zum Preise von 0,25 ℳ bezogen werden.

Strassburg, den 23. März 1897. (743)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. April cr. wird zum diesseitigen **Binnen Gütertarif** der Nachtrag III eingeführt.

Derselbe kann von uns sowie den diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Danzig, am 28. März 1897. (744)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Niederländisch - Dortmund - Gronau-Enscheder Güterverkehr. Mit dem 1. April d. J. treten für Stationsverbindungen bis zu 50 km ermässigte Frachtsätze der Spezialtarife und des Ausnahmetarifs 8 in Kraft.

Ferner wird der Ausnahmetarif 9 (Rohstofftarif) unter Beibehaltung der Ziffern 1 bis 4 auf folgende Artikel ausgedehnt:

„5. Brennstoffe des Spezialtarifs III, folgende:
a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt. (Wegen Steinkohlen usw. s. den besonderen Ausnahmetarif.)
b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbrikets, unverpackt.
c) Torf und Torfkohlen, auch gepresst.
6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Dortmund, den 31. März 1897. (745)
Die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn. Zum Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarif vom 1. Febr. 1891 wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag IX ausgegeben. Derselbe enthält u. a. die Aufnahme der Station **Rohrbach b. St. Ingbert** der Pfälzischen Eisenbahnen, anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Ludwigshafen a. Rh. sowie Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife.

Näheres bei unseren Güterabfertigungen, durch welche der Nachtrag bezogen werden kann.

Darmstadt, den 23. März 1897. (746)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr. In das Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 9 (Rohstofftarif) sind mit Wirkung vom 1. April d. J. einzelne Brennstoffe und der Artikel Holz, wie im Spezialtarif III genannt, aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a./M., den 30. März 1897. (747)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt — unter Aufhebung des Ausnahmetarifs für Steinkohlen etc. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, den Stationen des Direktionsbezirks Erfurt und der anschliessenden Privatbahnen vom 1. Juli 1893 sowie des Ausnahmetarifs 6 des Mitteldeutsch-Rechtsrheinischen Gütertarifs vom 1. April 1895 — ein neuer ermässigter Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlenversandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg (Gruppe V) in Kraft.

Abdrücke des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für 1,40 ℳ das Stück zu haben.

Essen, den 31. März 1897. (748)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt — unter Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 im Hefte 5 des Mitteldeutschen Privatbahn-Gütertarifs vom 1. Dezember 1895 — ein neuer, zum Theil ermässigter Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlenversandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Mitteldeutschen Privatbahnen in Kraft.

Die in demselben für die Station Hornburg der Börssum-Hornburger Kleinbahn vorgesehenen Frachtsätze kommen jedoch bis auf weiteres n i c h t in Anwendung.

Tarifabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für 60 Pf. das Stück zu haben.

Essen, den 31. März 1897. (749)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Berlin-Stettin-Ostdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt — unter Aufhebung der betreffenden seitherigen Tarife nach Stationen der früheren Direktionsbezirke Berlin und Bromberg vom 15. Mai 1893 bezw. 1. November 1893, sowie der Sätze des Ausnahmetarifs 18 der früheren Gütertarife Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld-Magdeburg und des Ausnahmetarifs 11 des Militärbahn-Staatsbahntarifs — ein zum Theil ermässigter neuer Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet, sowie von den Braunkohlenversandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Bromberg und Danzig und nach Station Berlin Militärbahnhof in Kraft.

Abdrücke des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für 90 Pf. das Stück zu haben.

Essen, den 31. März 1897. (750)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. tritt unter Aufhebung des seitherigen Tarifs vom 1. November 1895 ein zum Theil ermässigter neuer Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlenversandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Westdeutschen Privatbahnen in Kraft.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für 35 Pf. das Stück zu haben.

Essen, den 30. März 1897. (751)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. erscheint ein zum Theil ermässigter Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlenversandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster (Gruppe IV), der Farge-Vegesacker, Hoyaer und Kreis Oldenburger Bahn, ferner für überseeische Eisenerze und Eisenschlacken von verschiedenen Nordseehafenstationen nach den Kohlenstationen, durch welchen die bezüglichen Ausnahmetarife nach Stationen

a) des früheren Direktionsbezirks Köln (rrh.) vom 1. April 1890,
b) des Direktionsbezirks Hannover, der Hoyaer und Farge-Vegesacker Bahn vom 15. August 1893,
c) des Direktionsbezirks Hannover und der Farge-Vegesacker Bahn (für Sendungen von 45 t) vom 15. März 1894,
d) des Direktionsbezirks Altona und der Kreis Oldenburger Bahn vom 15. März 1894

aufgehoben und ersetzt werden.

Soweit jedoch die im neuen Tarife nach den Stationen des Direktionsbezirks Altona und der Strecken Bremen-Geestemünde-Cuxhaven-Harburg-Bremen, Harburg-Lüneburg-Buchholz des Direktionsbezirks Hannover, der Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Bahn vorgesehenen Frachtsätze für Einzelsendungen zuzüglich der Zechenfracht höher sind, als die bezüglichen seitherigen Sätze, bleiben die letzteren noch bis zum 1. Oktober 1897 unter den seitherigen Bestimmungen in Kraft.

Tarifabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für 1,20 ℳ das Stück zu haben.

Essen, den 29. März 1897. (752)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. Am 1. April d. J erscheint zum Gütertarife vom 1. Mai 1892 der Nachtrag VI. Er enthält unter anderen Entfernungen und Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Kleinengstingen, Marbach a. d. Lauter, Münsingen und Oethlingen der Königlich Württembergischen Staatsbahnen und Königsbrück der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Gaskokes, Torf, Stein- und Braunkohlen usw. — Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, am 29. März 1897. (753)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Die im Ausnahmetarif für S t e i n k o h l e n, B r a u n k o h l e n, K o k e s und B r i k e t s Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz, vom 1. Juli 1888, enthaltenen Schnittfrachtsätze für die Stationen Mannheim Bad. Bahn, Maxau, Eggenstein, Gengenbach, Ludwigshafen a. Rh., Maximiliansau, Speyer Hafen, Strassburg = Centralbahnhof, Strassburg = Neudorf und Lauterburg Hafen werden vom 1. April d. J. ab um 60 bis 80 Centimes für 1000 kg ermässigt. Bei der Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von 15 000 kg und darüber muss die Fracht nach den neuen Taxen mindestens für das L a d e g e w i c h t der verwendeten Wagen bezahlt werden, sofern sich nicht bei der Berechnung für das wirkliche Gewicht zu den Sätzen des Spezialtarifs III b oder bei der Umkartirung der Sendungen in Basel eine billigere Fracht ergibt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 30. März 1897. (754)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von S t e i n k o h l e n, B r a u n k o h l e n, K o k e s und B r i k e t s in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür ab den Badischen Stationen E g g e n s t e i n, G e n g e n b a c h, K a r l s r u h e (Hauptbahnhof, Rangirbahnhof und Westbahnhof), M a n n h e i m, M a x a u, O f f e n b u r g und R h e i n a u, den Pfälzischen Stationen L u d w i g s h a f e n und S p e y e r H a f e n, sowie den Elsässischen Stationen L a u t e r b u r g H a f e n, S t r a s s b u r g = C e n t r a l b a h n h o f und S t r a s s b u r g = N e u d o r f nach den Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen werden die in den Tarifheften II A, III A, II D und II G enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III b, sowie die im Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Elsass-Ostschweiz (vom 15. Juli 1894) nebst Nachträgen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze mit Wirkung vom 1. April d. J. um je 6 Centimes für 100 kg gekürzt.

Werden für die Beförderung dieser Artikel Wagen mit einem Ladegewicht von 15 000 kg und darüber verwendet, so muss die Fracht nach den gekürzten Taxen mindestens für das am Wagen angeschriebene L a d e g e w i c h t bezahlt werden, wenn nicht etwa die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den ungekürzten Taxen des Spezialtarifs III b, bezw. des Elsässisch-Ostschweizerischen Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. eine billigere Fracht ergibt.

Karlsruhe, den 30. März 1897. (755)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. Am 1. April d. J. tritt für den Kohlen- und Koksversand ab den Saargrubenstationen nach Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. ein neuer Kohlentarif Nr. 18 in Kraft, welcher gegen die bisherigen zum 1. April d. J ausser Wirksamkeit tretenden Kohlentarife Nr. 18, 19 und 3 durchweg ermässigte Frachtsätze enthält.

Verkaufspreis 0,20 ℳ. (756)
St. Johann-Saarbrücken, 31. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Mit sofortiger Gültigkeit sind Seite 44 des Tarifs die Entfernungen Köln=Bonnthor-Halbstadt von 485 auf 847, Köln=Süd-Halbstadt von 483 auf 843 km abzuändern.

Breslau, den 30. März 1897. (757)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April 1897 gelangen folgende Nachträge zu dem Verbands-Gütertarif vom 1. Mai 1895 zur Einführung:

Nachtrag I zum Theil II, Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthaltend, wodurch auch gewisse Brennstoffe des Spezialtarifs III und Holz des Spezialtarifs III in den Ausnahmetarif 3 (Rohstofftarif) aufgenommen werden;

Nachtrag III zum Tarifheft 2 (Verkehr Reichsbahn - St. Johann - Saarbrücken), enthaltend u. a. erleichternde Bestimmungen für die Beförderung von Milch und abgeänderte Bestimmungen für die Beförderung von Milch im Abonnement, sowie eine Aenderung der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle, durch welche für die Spezialtarifklassen auf Entfernungen bis zu 50 km allgemeine Ermässigung eintritt. Für feuchte Stärke ist ein neuer Ausnahmetarif aufgenommen worden;

Nachtrag III zum Tarifheft 4 (Verkehr Reichsbahn-Main-Neckarbahn), durch den u. a. der in den Rohstofftarif (Ausnahmetarif 3) übergehende Ausnahmetarif 12 für Düngemittel aufgehoben wird.

Ausserdem treten, ebenfalls vom 1. April 1897 ab gültig, folgende Tarifänderungen ein:

Tarifheft 1 (Verkehr Reichsbahn-Pfalzbahn). Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 für Düngemittel gelten in dem gleichen Gebietsumfange auch für Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, sowie für Torf und Torfkohle unter Beachtung der Anwendungsbestimmungen zum Ausnahmetarif 3.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 29 für Schwefelkiesabbrände usw. im Verkehr von Mülhausen Nord werden ausser Kraft gesetzt. Im Verkehr mit den Stationen Bliesbrücken, Folpersweiler und St. Ingbert treten auf Entfernungen bis zu 50 km Ermässigungen in den Frachtsätzen sämmtlicher Spezialtarifklassen ein.

Tarifheft 3 (Verkehr Reichsbahn-Direktionsbezirk Mainz). Der Ausnahmetarif Nr. 3 (Rohstofftarif) ist auf gewisse Brennstoffe des Spezialtarifs III und Holz des Spezialtarifs III ausgedehnt und der Geltungsbereich erweitert worden.

Tarifheft 5 (Verkehr Reichsbahn-Badische Bahn). Für die Artikel Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, sowie Torf und Torfkohle kommen die Frachtsätze und Bestimmungen des Ausnahmetarifs 3 (Rohstofftarif) zur Anwendung. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 29 (Schwefelkies-Abbrände usw.) sind für den Verkehr von Mülhausen Nord aufgehoben worden.

Tarifheft 7 (Verkehr Badische Bahn - St. Johann - Saarbrücken). Für Gaskoks, Torf und Torfkohle werden allgemein die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 gewährt.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen.

Strassburg, den 26. März 1897. (758)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarifheft Nr. 8, Badisch-Pfälzischer Verkehr, ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag III ausgegeben worden.

Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station **Ringsheim** der Badischen Staatsbahnen, einen neuen Ausnahmetarif für die Beförderung von Kohlen usw. sowie Ergänzungen verschiedener anderer Ausnahmetarife und der Bestimmungen, die Abfertigung von Gütersendungen im Verkehr mit Stationen der Badischen Nebenbahnen betreffend. Die auf Seite 6 vorgesehene Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 19 bezüglich des Artikels Holzkohlen und Holzkohlenbrikets tritt vorerst nicht in Kraft.

Ferner treten am 1. April d. J. im Main-Neckarbahn-Badischen Güterverkehr — Tarifheft Nr. 6 — folgende Aenderungen ein

1. Der Ausnahmetarif Nr. 3 (Rohstofftarif) wird für die im Tarifheft „Theil II" des Südwestdeutschen Verbandes unter Ziffer 1 bis 6 aufgeführten Artikel auf den Verkehr zwischen Basel Bad. Bahn einerseits und den sämmtlichen Stationen der Main-Neckarbahn — mit Ausnahme der Station Friedrichsfeld — sowie der Grossh. Hessischen Nebenbahnen andererseits ausgedehnt.
2. Für die Artikel Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, sowie Torf und Torfkohle, auch gepresst, finden im Verkehr zwischen sämmtlichen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen und der Süddeutschen Nebenbahnen einerseits und den Stationen der Main-Neckarbahn, sowie der Grossh. Hessischen Nebenbahnen andererseits die Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Rohstofftarif) Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterabfertigungsstellen sowie unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 30. März 1897. (759)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckar-Oberhessischer Verkehr. Mit Wirkung vom 1. April d. J. ab tritt der auf den Preussischen Staatsbahnen bestehende Rohstofftarif (Ausn.-Tar. 2) auch im obigen Verkehre in Kraft.

Näheres ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a./M., den 30. März 1897. (760)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. April d. J. ab treten im Belgisch-Südwestdeutschen Verkehr zum Tarifheft 8b sowie zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen zwischen Belgischen und diesseitigen Stationen die Nachträge VI bezw. II in Kraft. Dieselben enthalten die infolge der anderweiten Abgrenzung unseres Bezirks eintretenden Aenderungen sowie einige sonstige Abänderungen und Ergänzungen.

Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a./M., den 30. März 1897. (761)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.

a) Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Staatsbahnen, sowie Farge-Vegesacker und Kreis Oldenburger Eisenbahn;

b) Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Staatsbahnen, Grossherzoglich Oldenburgische Staatsbahnen und angeschlossene Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 werden auf den Strecken der vormaligen Hessischen Ludwigs- und der Oberhessischen Eisenbahn die Normalsätze der westlichen Preussischen Staatsbahnen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingeführt. Im Binnenverkehr der vormaligen Hessischen Ludwigsbahn werden die bestehenden ermässigten Abfertigungsgebühren für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen auf Entfernungen bis 50 km bis auf weiteres beibehalten. Von dem gleichen Tage ab werden die Stationen der genannten beiden Bahnen

a) den Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif vom 1. Oktober 1895

b) den Staatsbahn-Privatbahn-Vieh- etc. Tarif vom 1. Oktober 1896

durch je einen Nachtrag 1 zu diesen Tarifen einbezogen.

Es werden aufgehoben:

a) durch den Nachtrag 1 zum Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif

1. der Binnen-Vieh- etc. Tarif der Hessischen Ludwigsbahn vom 1. Januar 1893;
2. der Binnen-Vieh- etc. Tarif der Oberhessischen Eisenbahnen vom 1. Februar 1893;
3. der Vieh- etc. Tarif zwischen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn vom 1. März 1889;
4. der Oberhessisch-Hessische Vieh- etc. Tarif vom 1. August 1890;
5. der Vieh- etc. Tarif zwischen Stationen des vormaligen Direktionsbezirks Köln (lrh.) Strecken Bingerbrück, Neunkirchen, Saarbrücken, Conz einschl. der Nebenlinien einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits vom 1. Mai 1892;
6. der Vieh- etc. Tarif zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits, sowie zwischen Hessischen Ludwigsbahnstationen untereinander, im Transit über die Main-Neckarbahn, vom 1. September 1892 (bezüglich des Verkehrs zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn untereinander);
7. der Vieh- etc. Tarif im Mitteldeutschen Verbande vom 1. März 1889 (bezüglich des Verkehrs mit der Hessischen Ludwigsbahn);
8. der Vieh- etc. Tarif im Westdeutschen Verbande vom 1. April 1891 (bezüglich des Verkehrs mit der Hessischen Ludwigsbahn);
9. der Vieh- etc. Tarif im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande vom 1. Juli 1894 (bezüglich des Verkehrs mit der Hessischen Ludwigsbahn);

b) durch den Nachtrag 1 zum Staatsbahn-Privatbahn-Vieh- etc. Tarif

1. der Vieh- etc. Tarif im Westdeutschen Verbande vom 1. April 1891;
2. der Vieh- etc. Tarif im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande vom 1. Juli 1894 bezüglich derjenigen Stationsverbindungen, für welche Entfernungen bezw. Frachtsätze in diesem Tarife enthalten sind.

Exemplare der Nachträge können durch die Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 31. März 1897. (762)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Aenderung der Vorschriften über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen

Gefässwagen. Mit 15. Mai 1897 treten die im Tarif Theil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. September 1896 auf Seite 34 und 35 unter „E“ enthaltenen „Vorschriften über die Beförderung von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen“ ausser Kraft, und gelangen an deren Stelle vom erwähnten Termin ab die mittelst Nachtrages II vom 1. April 1897 zu dem vom 1. März 1896 gültigen Tarif Theil I, Abth. B, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg und der Niederlande andererseits, eingeführten „Bestimmungen über die Benutzung von Kesselwagen“ zur Anwendung.

Wien, am 30. März 1897. (763)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterr.-Russischer Grenzverkehr.

1. Abänderung der Bezeichnung des Lagerhauses in Bubna (St. E. G.).
2. Berichtigung der Reexpeditions-Gruppennummern.

In dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tariftheil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc.) für den obbezeichneten Verkehr sind nachstehende Aenderungen und Berichtigungen vorzunehmen.

1. Unter „C. Tabelle, betreffend die zulässigen Einlagerungen, bezw. Reexpeditionen“ Seite 11, ist die Bezeichnung des Lagerhauses „Bubna, Lagerhaus der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft“ in „Bubna (St. E. G.), öffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum“ abzuändern.

2. In der vorbezeichneten Tabelle ist ferner auf Seite 11 und 12 in der Rubrik „die Einlagerung bezw. Reexpedition ist zulässig im Verkehre nach“ für die Lagerhäuser (Lagermagazine, Waarenmagazine und Reexpeditionsstationen) Wien, dann für Innsbruck, Feldkirch, Bregenz und für Konstanz die Reexpeditions-Gruppennummern „XX“ einzustellen und für Linz an Stelle der Gruppennummern „VI bis XIV“ zu setzen: „VI—XII, XIV“.

Unter „D. Tariftabellen, Schnitttafel B.“, Seite 20 und 21, ist bei den Stationen der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen Mengen W. B. und Sigmaringen W. B. die Gruppennummer „IX“ auf „VI“, bei Pfullendorf W. B. die Gruppennummer „VI“ auf „IX“ und bei Pfullendorf B. B., Station der Grossherzl. Badischen Staatseisenbahnen, die Gruppennummer „XX“ auf „IX“ abzuändern. Bei Darmstadt-Hauptbahnhof M. N. B., Station der Main-Neckarbahn, ist an Stelle der Gruppennummer „XX“ zu setzen: „—“.

Wien, am 26. März 1897. (764)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 1. April 1897 gelangt im Binnenverkehre auf Deutschem Gebiete ein neuer Gütertarif — Theil II — zur Einführung, durch welchen derjenige vom 1. Januar 1893 aufgehoben wird.

Gegenüber den bisherigen Frachtsätzen enthält der neue Tarif Ermässigungen der Sätze der Spezial-Tarifklassen.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Der Tarif kann durch die Güterabfertigungsstellen auf Deutschem Gebiete zum Preise von 0,35 *M.* käuflich bezogen werden.

Amsterdam, den 26. März 1897. (765)

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor
R. van Hasselt.

Schluss der Amtlich. Bekanntm. S. VIII.

Amtliche Bekanntmachungen.
(Schluss.)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. tritt zu dem Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II für den Direktionsbezirk Halle a/S. vom 1. Oktober 1896, enthaltend „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle a/S. sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königl. Preussischen Staatseisenbahnen", der Nachtrag I in Kraft.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 a. a. O. genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt das hiesige Verkehrsbüreau.

Halle a/S., den 29. März 1897. (766)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Mit dem 1. April d. J. gelangt der Nachtrag I zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II — enthaltend „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen" — zur Einführung.

Der Tarifnachtrag enthält anderweite, zum grössten Theile bereits im Verfügungswege eingeführte Bestimmungen über die Ausgabe und Benutzung von Arbeiterfahrkarten, Zuständigkeit für Fahrpreisermässigungen, Fahrterleichterungen für Ferien-Halbkolonien, Lösung und Benutzung von einfachen Fahrkarten, Rückfahrkarten, festen Rundreisekarten, Sommerfahrkarten und Anschluss-Rückfahrkarten von Zwischenstationen aus, Ueberführung der Reisenden und ihres Gepäcks in Berlin, Ausgabe von Sonder-Rückfahrkarten, Umschreibung von Fahrtausweisen über kürzere oder gleich lange Bahnwege, Telegraphische Vorausbestellung zusammenstellbarer Fahrscheinhefte des Vereins-Reiseverkehrs, Zurücknahme gelöster Fahrkarten, sowie über die Gepäcküberführung in Hamburg.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Altona, den 30. März 1897. (767)
Königliche Eisenbahndirektion.

Holländische Eisenbahngesellschaft, Linie Nymegen-Cleve. Die in den am 15. März 1896 eingeführten Personen- und Gepäcktarif, Theil II aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Amsterdam, 30. März 1897. (768)
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.
R. van Hasselt.

Holländische Eisenbahngesellschaft, Linie Almelo-Salzbergen. Die in den am 1. April 1896 eingeführten Personen- und Gepäcktarif, Theil II aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Amsterdam, 30. März 1897. (769)
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.
R. van Hasselt.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Auf den Preussischen Staatseisenbahnen und den der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion zu Mainz unterstellten Bahnstrecken wird in diesem Jahre den am 7. April und an den folgenden Tagen gelösten gewöhnlichen Rückfahrkarten von sonst kürzerer Geltungsdauer eine verlängerte Gültigkeit bis einschliesslich den 27. April beigelegt.

Die Rückfahrt muss spätestens am letzten Gültigkeitstage bis um 12 Uhr Mitternacht einschliesslich angetreten und darf nach Ablauf dieses Tages nicht mehr unterbrochen werden. Ob und inwieweit eine Verlängerung der Geltungsdauer auch im Verkehr mit fremden Bahnen eintritt, wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gegeben.

Erfurt, den 31. März 1897. (770)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher Königlicher Eisenbahndirektionen
und der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz.

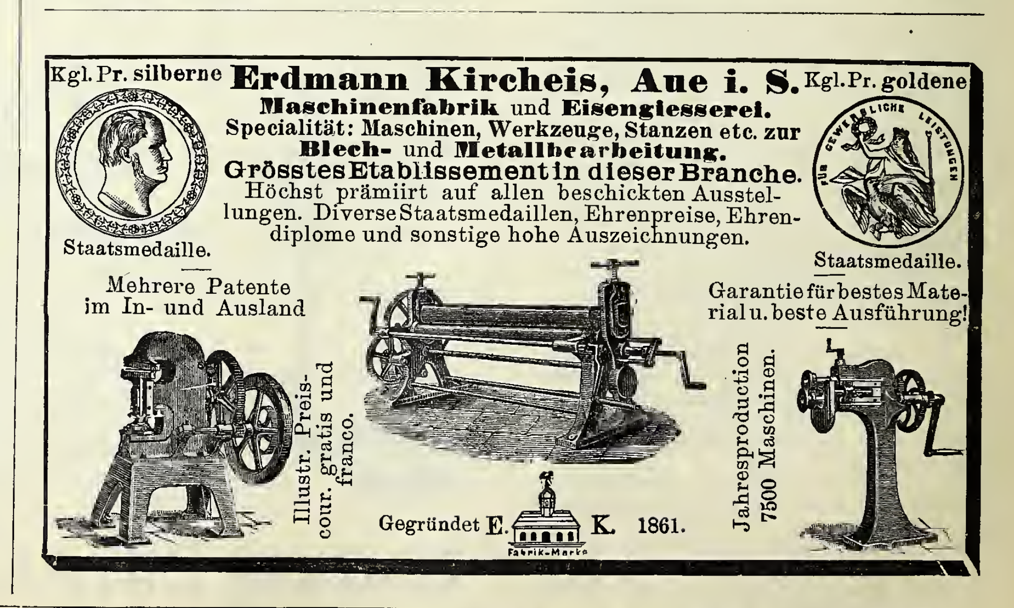
Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 ab gelangt der Nachtrag I zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II, enthaltend „Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Stettin sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen" zur Ausgabe.

Die in dem Nachtrage enthaltenen Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 V.-O. genehmigt.

Stettin, den 27. März 1897. (771)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

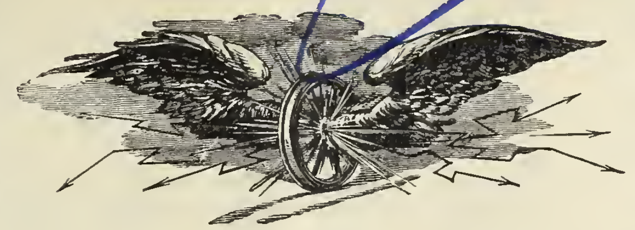




Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 28. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 7. April 1897.

Inhalt:

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1895.

Die von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen soeben herausgegebenen statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1895*) — der XLVI. Jahrgang dieses Werkes — schliessen sich den früheren Jahrgängen in unveränderter Form an.

Das Werk umfasst 225 Seiten Folio und gibt in 10 Abschnitten erschöpfende und durch seine Vollständigkeit sehr werthvolle Daten. Es werden behandelt in Abschnitt A die Verwaltung, Richtung, Länge usw. der Eisenbahnen, in Abschnitt B die allgemeine Beschreibung der Bahn, in Abschnitt C das Anlagekapital, in Abschnitt D die Fahrbetriebsmittel nebst deren Leistungen und Verbrauch, in Abschnitt E der Verkehr, in Abschnitt F die Geldergebnisse, in Abschnitt G die aussergewöhnlichen Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, in Abschnitt I die Ruhegehalts-, Kranken-, Sterbe- und Unterstützungskassen und in Abschnitt K die nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Anschlussbahnen. Abschnitt H bringt eine Uebersicht der angestellten Beamten und Diener, sowie der beschäftigten Arbeiter (geordnet nach den verschiedenen Dienstzweigen) und deren Besoldungen usw. Die schmalspurigen Eisenbahnen, auf welche wir am Schlusse dieser Abhandlung zurückkommen werden, sind in einem Anhange zu den statistischen Nachrichten nachgewiesen.

Die im Rechnungsjahre 1895 dem Vereinsgebiete angehörigen Eisenbahnen sind unter 67 Nummern aufgeführt und zerfallen in folgende 3 Hauptabschnitte:

A. Deutsche Eisenbahnen,
B. Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen und
C. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Die Bahn- und Betriebslängen der 3 Hauptgruppen der Vereinsbahnen für das vorliegende Rechnungsjahr sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

*) Abdrücke des Werkes können zu dem Preise von 7,50 M. für das Stück von dem Büreau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4) bezogen werden.

Lfde. Nr.	Bahngruppe	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1895			Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1895			Betriebslänge im Jahresdurchschnitt		
		Hauptbahnen	Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen	überhaupt	davon dienen dem Personen- Verkehre	davon dienen dem Güter- Verkehre	überhaupt	davon dienen dem Personen- Verkehre	davon dienen dem Güter- Verkehre
		Kilometer								
1	Deutsche Eisenbahnen	31 948 (31 717) *)	12 346 (11 545)	44 294 (43 262)	44 562 (43 573)	43 761 (42 823)	44 440 (43 457)	44 056 (43 284)	43 267 (42 542)	43 942 (43 181)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	5 233 (5 182)	707 (594)	5 940 (5 776)	7 143 (6 963)	7 075 (6 895)	7 142 (6 962)	6 994 (6 960)	6 926 (6 892)	6 993 (6 959)
3	Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen	21 043 (21 012)	7 022 (6 301)	28 065 (27 313)	29 371 (28 482)	29 089 (28 196)	29 356 (28 441)	28 663 (27 933)	28 354 (27 627)	28 632 (27 915)
	zusammen	58 224 (57 911)	20 075 (18 440)	78 299 (76 351)	81 076 (79 018)	79 925 (77 914)	80 938 (78 860)	79 713 (78 177)	78 547 (77 061)	79 567 (78 055)

Die Betriebslänge der sämmtlichen Vereinsbahnen hat jetzt eine Ausdehnung erreicht, die das Doppelte des Umfangs des Erdäquators übersteigt.

Ausser den in der Statistik aufgeführten Linien waren noch einzelne Strecken vorhanden, welche im Laufe des Jahres 1895 zwar eröffnet worden sind, aber für Rechnung der betreffenden Baufonds betrieben wurden und deshalb bei den Betriebsergebnissen nicht weiter in Betracht kommen.

Der Bahnkörper der sämmtlichen Vereinsbahnen enthielt an Brücken, bei welchen die Lichtweite der einzelnen Oeffnungen mit 2 m beginnt, 33 680 (33 055) Stück mit einer Gesammtweite der lichten Oeffnungen von 452 666 (437 757) m.

Die Gesammtlänge der Viadukte betrug 84,07 (84,08) km und diejenige der Tunnels 285,91 (282,63) km.

Von der Bahnlänge waren im ganzen eingeleisig 58 952 (57 608) km, zweigeleisig 20 151 (19 568) km, und drei- bezw. viergeleisig 108 (108) km; hiervon entfallen auf die Deutschen Bahnen 28 692 (28 249) bezw. 15 698 (15 130) und 107 (107) km, auf die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 5 436 (5 283) bezw. 1 238 (1 227) km und auf die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 24 824 (24 076) bezw. 3 215 (3 211) und 1 (1) km.

Die Länge der Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise betrug bei den Deutschen Bahnen 20 469 (19 810) km, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 2 310 (2 230) km und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 7 765 (7 538) km bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 30 544 (29 578) km und die Gesammtlänge aller Geleise 130 187 (126 712) km. Von der Gesammtlänge der Geleise entfallen auf die eingeleisigen Strecken 45,3 (45,5) %, auf die zweigeleisigen Strecken 30,9 (30,9) %, auf die drei- bezw. viergeleisigen Strecken 0,3 (0,3) % und auf die Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise 23,5 (23,3) %.

Der Oberbau war bei den sämmtlichen Vereinsbahnen ausgeführt, und zwar: 1. auf 653 (714) km mit Stuhlschienen auf hölzernen Schwellen, 2. auf 106 159 (103 739) km mit breitfüssigen Schienen auf hölzernen Schwellen, 3. mit eisernem Oberbau und zwar: a) 4 868 (5 034) km auf Langschwellen, b) 17 840 (16 559) km auf Querschwellen, c) 124 (137) km auf Einzelunterlagen, d) 135 (128) km anderer Bauart, 4. auf 408 (400) km mit Oberbau auf Steinwürfeln.

Von der Gesammtlänge aller Geleise kommen auf Schienen aus Eisen 23 635 (25 193) km, aus Stahl 101 372 (95 837) km und auf Schienen aus Eisen und Stahl 5 180 (5 681) km.

In dem Berichtsjahre betrugen die sämmtlichen im Gebiete der Vereinsbahnen vorhandenen Weichen, auf einfache Weichen berechnet, 187 526 (180 911) Stück, bei deren Ermittelung eine dreistellige Weiche gleich zwei einfachen Weichen, eine halbe Englische desgleichen und eine ganze Englische gleich vier einfachen Weichen gerechnet worden ist.

Von der Bahnlänge der sämmtlichen Vereinsbahnen lagen 24 589 (23 648) km = 31 (31) % derselben in waagerechten Strecken, in Steigungen über 1 : 40 dagegen 188 (187) km; in geraden Strecken lagen 56 773 (55 263) km oder 72 (71) % der Bahnlänge und 341 (346) km in Krümmungen mit einem Halbmesser von weniger als 200 m. Den kleinsten Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke (50 m) besassen die Sächsischen und Niederländischen Staatsbahnen, sowie die von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen gegen Ersatz der Selbstkosten verwaltete Brassó-Haromszéker Lokalbahn.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren in dem Gebiete der Vereinsbahnen vorhanden 14 220 (13 739) Stationen, Haltestellen und Haltepunkte, 1 900 (1 822) Signal-Zwischenstellen und 16 901 (13 986) Telegraphenstellen mit Schreib- oder Sprechwerken.

Die Länge der Telegraphenleitungen betrug 284 763 (271 331) km.

Im Besitze der sämmtlichen Vereinsbahnen befanden sich ferner 60 (79) Zeigerwerke, 30 198 (29 399) Morsewerke, 9 479 (8 397) Fernsprecher, 269 (206) tragbare Schreibwerke, 1 228 (1 201) Werke anderer Art, 7 453 (8 148) Blockwerke und 71 562 (70 906) Läutewerke.

Die Gesammtsumme der bis Ende des Betriebsjahres 1895 für die dem Verein angehörenden Privatbahnen und zwar sowohl für die erste Herstellung der Bahnanlage, als auch für spätere Erweiterungen und Verbesserungen genehmigten Anlagekapitalien betrug: bei den Deutschen Bahnen 609 926 319 (677 825 600) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 561 082 106 (560 749 920) ℳ und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 4 861 392 398 (4 913 308 580) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 6 032 400 823 (6 151 884 100) ℳ, von welchem Betrage indessen 113 378 637 ℳ zu anderweiten Unternehmungen verwendet worden sind. Bei den durch Kauf erworbenen Bahnen ist nicht das ursprüngliche Anlagekapital derselben, sondern der gezahlte Kaufpreis als Anlagekapital angenommen worden.

Der Gesammtbetrag des bis Ende des Betriebsjahres 1895 verwendeten Anlagekapitals bezifferte sich bei den Deutschen Bahnen auf 11 499 132 716 (11 286 893 257) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf 1 036 366 843 (966 290 222) ℳ und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen auf 6 174 259 265 (6 063 762 443) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 18 709 758 824 (18 316 945 922) Mark.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1895 besassen: a) die Deutschen Bahnen 15 938 (15 683), b) die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 776 (1 739), c) die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 6 304 (6 013) bezw. d) die sämmtlichen Vereinsbahnen 24 018 (23 435) eigene Lokomotiven. Auf 1 km Betriebslänge entfielen durchschnittlich zu a) 0,36 (0,36), zu b) 0,25 (0,25), zu c) 0,21 (0,21) und zu d) 0,30 (0,30)

*) Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Vorjahres dar.

eigene Lokomotiven. Unter der Gesammtzahl der eigenen Lokomotiven befanden sich 5 501 (5 223) Tenderlokomotiven.

Im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen haben die eigenen und fremden Lokomotiven während des Berichtsjahres vor Zügen jeglicher Art (Kurier-, Schnell-, Personen-, gemischte, Güter- sowie Material- und Arbeitszüge — einschliesslich der Schneepflugfahrten —) zurückgelegt:

1. bei den Deutschen Bahnen . 360 548 927 (349 615 760) Zugkm
2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . 47 827 654 (46 829 080) „
3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . . . . 154 045 899 (148 566 451) „
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . . . . 562 422 480 (545 011 291) Zugkm.

Unter Berücksichtigung der als Vorlege- oder Schiebemaschinen geförderten 29 465 067 (27 096 496) km betrug die Anzahl der von den Lokomotiven der sämmtlichen Vereinsbahnen geleisteten Nutzkilometer zusammen 591 887 547 (572 107 787), während 33 333 804 (30 462 997) km auf Leerfahrten, ferner 22 453 840 (21 563 301) Dienststunden auf den Verschubsdienst und 11 291 557 (11 393 836) Dienststunden auf den Bereitschaftsdienst entfallen. Bezüglich der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues wurden im ganzen 849 759 751 (818 203 794) bezw. auf 1 km mittlerer Betriebslänge 10 660 (10 463) Lokomotivkm geleistet.

Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven der Vereinsbahnen geleistet im ganzen bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven bezw. bezüglich der Kosten der Züge: 1. bei den Deutschen Bahnen 566 519 248 (549 193 466) bezw. 497 862 741 (483 181 988), 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 65 168 731 (62 751 793) bezw. 60 741 517 (58 804 657), 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 218 709 194 (205 680 368) bezw. 201 972 876 (191 323 402) und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 850 397 173 (817 625 627) bezw. 760 577 134 (733 310 047) Lokomotivkm.

Der Gesammtverbrauch der Lokomotivfeuerung (Holz, Koks, Torf, Braun- und Steinkohlen), auf Steinkohlenheizwerth umgerechnet, bezifferte sich bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 8 648 604 (8 165 906) t. Die Kosten für die verbrauchten Heizstoffe, einschliesslich der Fracht- und Ladekosten betrugen 87 879 264 (98 218 466) *M.* und der Aufwand für das Schmieren und Putzen der Lokomotiven und Tender 8 172 682 (7 500 523) *M.*

Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz der Lokomotiven und Tender nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial betrug 89 045 073 (75 211 498) *M.*

Zur Bewältigung des Verkehrs standen am Schlusse des Berichtsjahres an eigenen Personen- und Lastwagen (Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen) zur Verfügung:

Bahngruppe	Personenwagen	bedeckte Lastwagen	offene Lastwagen	Lastwagen aller Art
	Anzahl			
bei den Deutschen Bahnen	31 026 (29 980)	105 593 (102 490)	223 638 (218 676)	329 231 (321 166)
„ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	3 720 (3 653)	15 721 (15 061)	22 061 (21 359)	37 782 (36 420)
„ „ Oesterreich.-Ungarischen Bahnen	13 507 (12 692)	63 465 (62 757)	80 876 (80 251)	144 341 (143 008)
bei den sämmtlichen Vereinsbahnen . . .	48 253 (46 325)	184 779 (180 308)	326 575 (320 286)	511 354 (500 594)

Die am Jahresschlusse bei den sämmtlichen Vereinsbahnen vorhanden gewesenen Personenwagen enthielten Plätze: in der I. Klasse 100 113 (101 179), in der II. Klasse 386 249 (375 733), in der III. Klasse 1 250 637 (1 188 515) und in der IV. Klasse 243 110 (227 052), zusammen 1 980 109 (1 892 479) oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 24,77 (24,28). Die Anzahl der Personenwagenplätze im Jahresdurchschnitt betrug 1 952 178 (1 861 071).

Im eigenen Betriebe der Bahn wurden von den eigenen und fremden Personenwagen überhaupt zurückgelegt 4 669,6 (4 473,0) Millionen Achskilometer oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 59 432 (58 027) Achskm. Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich mit 4,55 (4,44) Personen und von den bewegten Plätzen durchschnittlich 24,67 (24,18) % besetzt.

Die sämmtlichen Lastwagen besassen eine Tragfähigkeit von zusammen 5 655 324 (5 476 043) t oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 69,85 (69,42) t und für jede Achse 5 450 (5 388) kg.

Die eigenen und fremden Lastwagen haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen rund 17 587,7 (16 937,6) Millionen und auf 1 km Betriebslänge durchschnittlich 220 978 (216 932) Achskilometer durchlaufen. Jede Lastwagenachse war im Gesammtdurchschnitt mit 2,38 (2,38) t belastet und die Tragfähigkeit durchschnittlich mit 43,63 (44,11) % ausgenutzt.

Mit Einschluss der Leistungen der Postwagen, deren die Vereinsbahnen 1 085 (1 054) vierräderige, 99 (99) sechsräderige und 170 (159) achträderige besassen, haben die eigenen und fremden Wagen jeder Gattung im eigenen Betriebe der Bahn zusammen 22 756,2 (21 898,7) Millionen und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 285 395 (280 034) Achskm zurückgelegt. Auf die Deutschen Bahnen entfallen 14 492,5 (13 851,9) Millionen, auf die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 575,6 (1 540,0) Millionen und auf die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 6 688,1 (6 506,8) Millionen Achskilometer.

Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz (einschliesslich Achsen und Räder) nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial hat bei den sämmtlichen Vereinsbahnen im Berichtsjahre überhaupt 33 468 497 (27 165 785) *M.* für Personenwagen und 67 521 079 (54 892 370) *M.* für Güterwagen betragen. Für die Schmierstoffe der Personen- und Güterwagenachsen wurden 1 838 946 (1 810 059) *M.* verausgabt.

Durchschnittlich wurden über die ganze Bahn 3 693 (3 638) Personen- und 3 339 (3 310) Güter- und gemischte Züge befördert.

Innerhalb des Berichtsjahres sind von den Reisenden auf den sämmtlichen Vereinsbahnen rund 21 194,09 (19 797,45) Millionen Kilometer zurückgelegt worden; hiervon entfallen auf die I. Wagenklasse 492,92 (456,41) Millionen, auf die II. Wagenklasse 3 429,06 (3 242,43) Millionen, auf die III. Wagenklasse 12 153,52 (11 352,12) Millionen, auf die IV. Wagenklasse 3 894,57 (3 670,21) Millionen und auf Militärs 1 224,02 (1 076,28) Millionen Kilometer.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen hat der kilometrische Personenverkehr betragen in der I. Wagenklasse 6 342 (5 980), in der II. Wagenklasse 44 122 (42 486), in der III. Wagenklasse 156 382 (148 747), in der IV. Wagenklasse 50 112 (48 091) und bei Militärs 15 750 (14 103), zusammen 272 708 (259 407) Personen. Von dem kilometrischen Personenverkehr kommen auf die I. Wagenklasse 2,3 (2,3) %, auf die II. Wagenklasse 16,2 (16,4) %, auf die III. Wagenklasse 57,3 (57,4) %, auf die IV. Wagenklasse 18,4 (18,5) % und auf Militärs 5,8 (5,4) %.

Der kilometrische Personenverkehr der Preussischen Staatsbahnen übertraf sowohl den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen, als auch denjenigen der Deutschen Bahnen; derselbe betrug 357 800 (335 924) Personen, mithin gegen den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen mehr 85 092 (76 517) Personen, was einem Prozentsatze von 31 (29) entspricht. Bei den Deutschen Bahnen wurde der kilometrische Personenverkehr in der I., II. und IV. Wagenklasse sowie bei der Militärbeförderung, und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen in der II. und IV. Wagenklasse sowie bei der Beförderung von Militärpersonen von den Preussischen Staatsbahnen überschritten. In der IV. Wagenklasse betrug derselbe bei den Preussischen Staatsbahnen 138 778 Personen oder 156 % der entsprechenden Zahl der Deutschen Bahnen.

An Gepäck (einschliesslich des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen) sowie an Traglasten wurden von den

sämmtlichen Vereinsbahnen im Berichtsjahre 82 705 272 (76 530 301) Tonnenkilometer gefördert.

Für den Güterverkehr jeglicher Art (Eil-, Stück-, Wagenladungs-, frachtpflichtiges Dienst- und Bau- [Regie-] Gut und lebende Thiere) mit Ausschluss des frachtfreien Dienst- und Baugutes wurden:

1. von den Deutschen Bahnen	25 067 440 607 (24 688 638 839)	tkm „
2. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen .	2 366 421 234 (2 325 186 809)	„ „
3. von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	11 452 128 925 (11 335 374 825)	„ „
4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen .	38 885 990 766 (38 349 200 473)	tkm „

geleistet. Hiernach haben sämmtliche 3 Gruppen von Vereinsbahnen eine Mehrleistung gegen das Vorjahr zu verzeichnen.

Der kilometrische Güterverkehr hat bei den sämmtlichen Vereinsbahnen betragen, und zwar: Eilgüter 3 047 (2 894) t, Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter) a) Stückgüter usw. 31 872 (30 852) t, b) Wagenladungsgüter 445 257 (430 364) t, ferner frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 5 849 (22 716) t, lebende Thiere 8 073 (9 430) t, zusammen 494 098 (496 256) t.

(Schluss folgt.)

Aus Friedrich List's „Eisenbahn-Journal". Nr. 2.

Memoire über die Vortheile eines Preussischen Eisenbahnsystems und insbesondere einer Eisenbahn zwischen Hamburg, Berlin, Magdeburg und Leipzig. Zuvörderst müssen wir uns erlauben, eine im Publikum weit verbreitete Bedenklichkeit, als ob die Industrie- und Verkehrs-Verhältnisse Deutschlands und Preussens der Anlage von Eisenbahnen im allgemeinen ohne alle Vergleichung minder günstig seien wie die von England, als eine unbegründete zu bezeichnen. Dass der innere Verkehr und der auswärtige Handel von England ohne alle Vergleichung grösser seien, als in Preussen, kann von niemand in Abrede gestellt werden. Dieser Umstand ist aber für sich nicht entscheidend. Der reine Ertrag der Eisenbahnen hängt eben sowohl von der Grösse der Anlage- und Transportkosten ab, als von der Quantität der Transporte. In ersterer Beziehung besitzt aber der grössere Theil des Preussischen Territoriums, England gegenüber, die entschiedensten Vortheile; Vortheile, die gross genug sind, den Nachtheil des geringeren Verkehrs weit aufzuwiegen. Preussens wohlfeilere Arbeitslöhne, der geringere Werth seines Grundes und Bodens, sein Ueberfluss an gutem und wohlfeilem Holz, vor allem sein ebenes und wie zur Anlegung von Eisenbahnen auf ungefähr $^1/_6$, und tüchtiger Holzeisenbahnen nach Amerikanischer Bauart auf $^1/_{10}$ und $^1/_{15}$ dessen, was ähnliche Anlagen auf schwierigem Terrain in England kosten. Dazu kommt, dass die Zugkosten auf günstigem Terrain bedeutend geringer sind, als auf kupirtem. Man darf daher als Regel annehmen, dass auf den Ebenen Preussens massive Eisenbahnen, welche nur den sechsten Theil, und Holzeisenbahnen, welche nur den zehnten Theil des zwischen Manchester und Liverpool stattfindenden Verkehrs bieten, nicht minder gewinnreich seien, als jene kostspielige Englische Route, und dass da jene Route 9 % rentirt, Holzeisenbahnen bei dem zwanzigsten Theil ihres Verkehrs immer noch 4,5 % Reineinkommen versprechen.

Nach des Verfassers Ueberzeugung dürfte es demnach wenige Hauptrouten in Preussen geben, deren gegenwärtiger Verkehr nicht die vollen Zinsen der Anlagekosten schon im ersten Jahre nach ihrer Vollendung deckte und deren aus dem Eisenbahntransport erwachsende Verkehrsvermehrung nicht im Laufe der ersten 10 Jahre nach ihrer Vollendung eine ebenso reichliche Dividende verspricht.

Von der staatswirthschaftlichen Seite empfiehlt sich das neue Transportmittel der Preussischen Regierung noch ungleich dringender, als von der finanziellen. Hier besteht keine lebhafte Küstenfahrt, kein ausgedehntes Kanalsystem, keine vortheilhafte Fluss- und Dampfschifffahrt, welche, wie in England, Nordamerika und Frankreich den inneren Verkehr früher schon bedeutend belebt hätten. Hier sind weinreiche Provinzen weit entfernt von getreidereichen, unfruchtbare Sandgegenden, in welchen die Noth zu Manufakturarbeiten antreibt, fern von produktreichen, denen es an Ausfuhr fehlt. Hier ist das Binnenland der Seeküste näher zu rücken. Hier sind die produktiven Kräfte weit auseinander liegender Länder unter sich und mit denen einer grossen Hauptstadt in Wechselwirkung zu bringen. Je verschiedenartiger aber die einzelnen Theile eines Reiches sind nach Produktion und Bedürfnissen, je weniger die Natur für ihre Verbindung gethan hat, um so kräftiger wird das neue Transportmittel auf die Entwickelung der produktiven Kräfte wirken.

Nicht minder empfiehlt sich dasselbe dem Preussischen Staate durch Rücksichten auf die Vermehrung seines Handels mit dem übrigen Deutschland, auf die Kräftigung des Deutschen Handelsbundes, auf die Vermehrung seiner Vertheidigungskräfte nach allen Richtungen, und insbesondere auf die Vertheidigung seiner Rheinlande. Durch ein von der Hauptstadt ausstrahlendes Eisenbahnsystem würde Berlin zum Mittelpunkt des grössten Theils von Deutschland, und im Laufe der Zeit zur Grösse von Paris sich erheben.

Der Verfasser würde Anstand nehmen, ein so ausgedehntes, so kostspieliges Projekt zur Sprache zu bringen, hätten nicht genaue Erkundigungen und Berechnungen, die er seit Jahren über die Route von Hamburg nach Berlin und Magdeburg angestellt hat, in ihm die Ueberzeugung zur Reife gebracht: sie sei in finanzieller Hinsicht eine der gewinnreichsten, wo nicht die gewinnreichste in ganz Europa; die Vortheile, welche sie darbiete, seien gross genug, um nicht nur ihren eigenen Unternehmern doppelte Zinsen von dem darauf zu verwendenden Kapital, sondern auch der Regierung die Mittel zur Herstellung eines, die ganze Monarchie — nebst dem grössten Theil von Deutschland — umfassenden Eisenbahnnetzes zu gewähren. . . . . .

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. d. Mts. eröffnete Verbindungsbahn Gelsenkirchen-Hessler (3,62 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Essen, welche nur dem Güterverkehr dient, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Aenderung von Stationsnamen. K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die Station Jedlesee transito führt vom 1. Mai d. J. ab den Namen Jedlersdorf. (Die Bezeichnung der Station Jedlesee wird durch die vorstehende Abänderung nicht berührt.)

Königliche Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. Die bisherige Schreibweise des Stationsnamens Gr. Brittannien ist in Gr. Brittanien abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1166 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anträge der Lausitzer Eisenbahngesellschaft auf Theilnahme an den Vereinseinrichtungen und der Szamosthalbahn auf Aufnahme in den Verein (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1168 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung schmalspuriger und vollspuriger Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1169 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) Berlin, die von derselben im Verein vertretenen Bahnen als ein einheitliches Unternehmen anzusehen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 1211 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Verbesserung der Uebersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1212 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Abänderung der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1213 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Aenderung der äusseren Anordnung des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1232 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1250 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Kosten der Stellwerke (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1283 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 1323 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Vorberathung der Frage, betreffend die Schaffung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr im gesammten Vereinsgebiete, Begleitschreiben zum Protokoll der

am 18. und 19. März d. J. in Berlin abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1334 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1347 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussisch-Hessische Eisenbahndirektion in Mainz.

Die Vereinigung des Preussischen und Hessischen Eisenbahnbesitzes zu einer Finanz- und Betriebsgemeinschaft, sowie die Einsetzung der gemeinschaftlichen Direktion in Mainz ist in Gegenwart des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Hessischen Ministers, sowie zahlreicher Vertreter beider Regierungen unter Theilnahme der Generalität und der Spitzen der Behörden am 1. d. Mts. in Mainz festlich begangen worden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Bromberg. Die 5,64 km lange Reststrecke Goray-Czarnikau der Nebenbahn Rogasen-Dratzigmühle wird am 10. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Die Station Czarnikau erhält Befugnisse zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Vieh, Fahrzeugen und Güter.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. ist die 3,73 km lange Theilstrecke Zeitz-Groitzschen der Neubaulinie Zeitz-Camburg dem öffentlichen Verkehr, und zwar zunächst für die Beförderung von Wagenladungsgütern nach und von der Haltestelle Groitzschen, übergeben worden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Gleichzeitig mit der Eröffnung dieser Theilstrecke ist die Privatanschlussanlage der Waldauer Braunkohlenwerke bei dem Haltepunkt Waldau für den Wagenladungs-Güterverkehr von der Station Groitzschen aus in Betrieb genommen worden.

Direktionsbezirk Stettin. Am 1. d. Mts. ist von der Neubaustrecke Schivelbein-Polzin die Reststrecke Lutzig-Polzin für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Mainz. Am 1. d. Mts. ist die Haltestelle Rheindürkheim der Nebenbahnstrecke Osthofen-Rheindürkheim-Hamm-Guntersblum für die Beförderung von Gütern und Leichen eröffnet worden. Die Beförderung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Sprengstoffen nach und von der Haltestelle ist ausgeschlossen.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Seit dem 1. d. Mts. wird der gesammte Güter- und Viehusw. Verkehr in Neubrandenburg auf dem Friedrich Franzbahnhofe daselbst abgefertigt; die Güterabfertigungsstelle auf dem Südbahnhofe daselbst ist gleichzeitig geschlossen worden.

Vorarbeiten.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmer H. Christner in Hanau ist die Bewilligung zur Vornahme von technischen Vorarbeiten für eine vollspurige Lokalbahn von Kahl a/M. über Alzenau nach Schöllkrippen ertheilt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Anderweite Abgrenzung von Inspektionsbezirken.

Einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin zufolge sind im Verwaltungsbezirk derselben am 1. d. Mts. folgende Aenderungen in Kraft getreten: A. Bei den Betriebsinspektionen: Mit dem Sitze in Berlin, Fruchtstrasse 12/13 (am Ostbahn-Güterbahnhof), ist eine neue Betriebsinspektion 16 errichtet, welcher die aus dem Bezirke der Betriebsinspektion 4 Berlin, Fruchtstrasse 12/13, ausscheidenden Strecken Berlin (Ostbahnhof) bis Strausberg und Fredersdorf bis Rüdersdorf zugetheilt worden sind. Ferner ist der Güterbahnhof Moabit mit der Schwellentränkungsanstalt und den zugehörigen Lagerplätzen aus dem Bezirk der Betriebsinspektion 2 Berlin (Hamburger Bahnhof) ausgeschieden und in den Bezirk der Betriebsinspektion 3 Berlin (Hamburger Bahnhof) übergegangen. B. Bei den Verkehrsinspektionen: Der Güterbahnhof Moabit ist von dem Bezirke der Verkehrsinspektion 1 Berlin (Hamburger Bahnhof) abgetrennt und der Verkehrsinspektion 2 Berlin (Hamburger Bahnhof) zugetheilt. C. Bei den Maschinen- und Werkstätteninspektionen: Die Werkstätteninspektion 3 Berlin (am Lehrter Bahnhof) ist aufgehoben und dafür eine neue Maschineninspektion 5 Berlin errichtet, welche in den Geschäftsräumen der zur Aufhebung gekommenen Werkstätteninspektion untergebracht ist. Gleichzeitig ist die Hauptwerkstätte am Lehrter Bahnhof in eine Nebenwerkstätte umgewandelt und der neuen Maschineninspektion 5 unterstellt. Der letzteren sind aus dem Bezirk der Maschineninspektion 2 die Lehrter, Stettiner und Nordbahnstrecken des Direktionsbezirks zugetheilt. Ferner sind die Strecken Berlin (Ostbahnhof) bis Strausberg und Fredersdorf bis Rüdersdorf aus dem Geschäftsbereich der Maschineninspektion 1 Berlin (Hamburger Bahnhof) in denjenigen der Maschineninspektion 2 Berlin (Hamburger Bahnhof) übergegangen.

Heidelberger Strassen- und Bergbahngesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht für 1896 betrug die Zahl der beförderten Personen 1 088 826 gegen 1 043 393 in 1895, demnach im Jahre 1896 mehr 45 433 Personen. Der erzielte Reingewinn beträgt 81 067 ℳ (gegen 71 771 ℳ im Vorjahre), von welchem die Aktionäre eine Dividende von 5,5 % mit 67 925 ℳ (gegen 5,25 % mit 64 873 ℳ im Vorjahre) erhalten.

Vereinigte Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft.

In der am 29. März d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde die Dividende für das erste Geschäftsjahr, umfassend 15 Monate, auf 7,5 % festgesetzt.

Ueber den Antrag auf Abänderung des § 2 der Satzungen durch Einfügung des Rechts auf Ausgabe von Obligationen konnte nicht berathen werden, da nicht das nöthige Aktienkapital vertreten war; es wird deshalb eine neue Versammlung auf den 21. d. Mts. berufen.

Wismar-Karower Eisenbahn.

Nach den Verstaatlichungsbestimmungen gewährt die Regierung den Inhabern von Aktien der Gesellschaft vom Tage der Auflösung der Gesellschaft, dem 1. d. Mts. an, gegen Einlieferung der Aktien nebst zugehörigen Dividendenscheinen für 1897 und folgende und Talons eine Abfindung, und zwar für jede Aktie à 1 000 ℳ Schuldverschreibungen einer 3,5 % Mecklenburgischen Landesanleihe zum Nennwerthe von 500 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. d. Mts. an, sowie beim Umtausch der Aktien eine baare Zuzahlung von 5 % des Nennwerthes der zum Umtausch gebrachten Aktien. Der Umtausch der Aktien hat bis spätestens den 30. April 1898 zu erfolgen. Für den Zeitraum vom 1. April 1896 bis 31. März d. J., für welchen die Einnahmen der Gesellschaft der Regierung zufallen, wird gegen Aushändigung des Dividendenscheines für 1896 eine am 1. d. Mts. fällige einmalige Rente von 35 ℳ für jede Aktie gezahlt. Der Umtausch der Aktien sowie sämmtliche Zahlungen erfolgen vom 1. d. Mts. ab durch die Eisenbahn-Hauptkasse in Schwerin.

Aachener Kleinbahngesellschaft.

Dem Geschäftsbericht für 1896 zufolge sind die Einnahmen von 328 855 ℳ auf 450 580 ℳ, die Ausgaben von 208 853 ℳ auf 306 452 ℳ, der Ueberschuss von 120 002 ℳ auf 144 128 ℳ gestiegen, wobei die Anleihezinsen jedoch noch nicht mit ihrem vollen Betrage zur Verrechnung gelangten. Während die Leistungen auf dem 40 km umfassenden Bahnnetz sich um 65 % steigerten, nahmen die Einnahmen nur um 37 % zu, indem die gebotene Fahrgelegenheit eine entsprechende Steigerung der Personenbeförderung nicht zur Folge gehabt hat. Die Bauarbeiten für die aus dem Aktienkapital II herzustellenden Kleinbahnen im Industriebezirk schreiten befriedigend fort; einige Strecken werden voraussichtlich im Sommer dieses Jahres eröffnet werden können. Nach Bestreitung von 40 601 ℳ (im Vorjahre 23 481 ℳ) Abschreibungen verbleiben einschliesslich Vortrag 105 639 (96 521) ℳ Reingewinn, woraus 78 000 ℳ = 6,5 % (66 000 ℳ = 5,5 %) Dividende gezahlt werden sollen.

Kleinbahnprojekte.

Die Kleinbahnkommission des Kreises Fischhausen hat beschlossen, das Projekt der Firma Lenz & Co. in Stettin über den Bau der Kleinbahnen Königsberg-Rauschen-Neukuhren und Cumehnen-Fischhausen dem Kreistage zur Genehmigung vorzuschlagen. An Baukosten sollen für die Strecken von Königsberg bis Neukuhren, welche mit 40 km Länge angenommen worden ist, für 1 km 30 000 ℳ, zusammen 1 200 000 ℳ und für die Strecke von Cuhmenen nach Fischhausen, welche 16 km lang werden soll, für 1 km 20 000 ℳ, zusammen 320 000 ℳ, im ganzen also 1 520 000 ℳ gerechnet werden. Der Kreis soll von den Baukosten $1/4$ = 380 000 ℳ tragen.

Der Kreistag des Kreises Gelnhausen hat die Erbauung einer normalspurigen Bahn von Wächtersbach nach Birstein beschlossen. Mit dem Bau soll die Firma Vering & Wächter in Berlin beauftragt werden.

Strassenbahnen.

Elektrische Strassenbahn Bernburg. Die von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft für Rechnung der Aktiengesellschaft Strassenbahn und Elektrizitätswerk Bernburg gebaute elektrische Strassenbahn in Bernburg ist am 1. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden. Die Bahn hat eine Länge von 4 km und ist die erste elektrische Bahn im Herzogthum Anhalt.

Braunschweigische Strassenbahn. Im Jahre 1896 erzielte die Gesellschaft eine Betriebseinnahme von 219 770 Mark (gegen 213 708 ℳ. im Vorjahre). Von dem Reingewinn in Höhe von 43 177 (34 931) ℳ. soll eine Dividende von 6 % (gegen 5 % im Vorjahre) zur Vertheilung gelangen.

Coblenzer Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht betrugen im Jahre 1896, in welchem 925 224 Personen zur Beförderung gelangten, die Gesammteinnahmen einschliesslich des Güterbetriebs 131 944 ℳ., die Ausgaben 95 982 ℳ. und der Ueberschuss 35 962 ℳ., welcher die Zahlung einer Dividende von 4 % gestattet.

Hamburger Strassenbahn. Die Staatsabgaben, welche die Gesellschaft zu leisten hat, bestehen aus einer Rekognitionsabgabe von 1 ₰ für jeden ausgegebenen Fahrschein bezw. für jede beförderte Person (1896: 53 215 962 Personen), was ungefähr 10 % der Roheinnahme ausmacht, da der Durchschnittsfahrpreis für die beförderte Person 10,5 bis 11 ₰ beträgt. Nach der General-Konzessionsurkunde war die Gesellschaft nicht nur verpflichtet, das Strassenpflaster zwischen und neben den Schienen zu unterhalten, sondern sie muss auch die betreffenden Kosten für eventuelle Um- und Neupflasterungen tragen, sobald solche für irgend einen Strassenzug beschlossen werden, wo Strassenbahnschienen liegen. Bei Einführung des elektrischen Betriebes sind der Gesellschaft mit Rücksicht darauf, dass durch die elektrisch betriebenen Wagen eine Abnutzung des Strassenpflasters in keiner Weise erfolgt, die Kosten bezw. die Verpflichtung der Um- und Neupflasterung erlassen worden. Als Gegenwerth für diese nicht unbedeutenden Pflasterungsabgaben ist der Hamburgische Staat an dem Gewinnergebniss der Gesellschaft betheiligt, sobald eine Dividende von mehr als 6 % zur Vertheilung gelangt. Ferner sind der Gesellschaft die Beiträge zu den Kosten der Strassenreinigung erlassen worden. Diese veränderten Bestimmungen treten am 1. Januar 1898 in Kraft. Die Abgabe an den Staat ist eine progressiv steigende; sie beginnt bei einer Dividende von 6,25 % mit einer Betheiligung von 25 % für den 6 % Dividende übersteigenden Gewinnsatz (also bei 6,25 % = 25 % von 0,25 % = $^1/_{16}$ %), beträgt bei 9 % Dividende 40 % und ist für eine Dividende von 10 % und mehr auf 50 % festgesetzt. Die Höhe der jetzt gezahlten Abgaben würde erst bei einer Dividende von etwa 8 % erreicht.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1896 gehören zu den günstigsten, welche die Gesellschaft erzielt hat. In dem Gesammtbetriebe wurden nach dem Geschäftsbericht 344 Rundreisen ausgeführt, auf welchen 84 250 Reisende aller Klassen (gegen 91 638 Reisende im Vorjahre) und 1 808 108 (1 363 099) cbm Güter befördert wurden. Die erfolgreiche Entwickelung des Betriebes schreibt die Gesellschaft dem Umstande zu, dass sie rechtzeitig die Nothwendigkeit erkannte, den Stützpunkt ihres Nordamerikanischen Geschäfts nicht mehr in der Auswanderung zu suchen, sondern in dem Güterverkehre.

Die Gesellschaft hat im Jahre 1896 nach Abzug der Handlungsunkosten und Steuern einen Betriebsgewinn von 9 038 103 (6 577 910) ℳ. erzielt. Hiervon gehen ab für die Verzinsung der Prioritätsanleihe 570 000 (585 000) ℳ., und Abschreibungen von dem Werthe der Schiffe usw. mit 5 993 877 (4 446 518) ℳ. Von dem sich danach ergebenden Restbetrage von 2 474 126 (1 546 392) Mark verbleibt nach Abzug der persönlichen Gewinnantheile mit 74 226 (46 392) ℳ. ein Reingewinn von 2 400 000 (1 500 000) ℳ., was auf das Aktienkapital eine Dividende von 8 (5) % ergibt.

Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft.

Der Antrag der Verwaltung auf Erhöhung des Aktienkapitals um 10 Millionen auf 35 Millionen Mark wurde von der am 29. März d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung zum Beschluss erhoben.

Das bekannte Finanzkonsortium übernimmt gegen eine 4 % Provision den gesammten Betrag zu 190 % in 4 Raten und bietet den Besitzern der alten Aktien den Bezug der neuen Aktien in der Weise zum Kurse von 190 % an, dass auf je 5 000 Mark alte Aktien je 2 000 ℳ. neue Aktien entfallen.

Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Berlin.

Im Jahre 1896 betrug der Rohgewinn 2 164 709 ℳ. (gegen 1 516 788 ℳ. im Vorjahre) und der Reingewinn 2 010 870 (1 449 000) Mark. An Dividende werden vertheilt 7,5 % auf nom. 15 Millionen Mark Aktien I. Emission mit 1 125 000 ℳ. und 7,5 % für $^1/_2$ Jahr auf 15 Millionen Mark Aktien II. Emission mit 562 500 ℳ. (gegen 7 % auf 15 Millionen Mark Aktienkapital mit 1 050 000 ℳ. im Vorjahre).

Verwaltungsbericht der Württembergischen Staatseisenbahnen für das Rechnungsjahr 1895/96.

Dem vor kurzem erschienenen Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für den Zeitraum vom 1. April 1895 bis 31. März 1896 ist bezüglich der Verwaltung der Staatseisenbahnen folgendes zu entnehmen.

1. Finanzielle Ergebnisse. An Betriebseinnahmen sind angefallen 43 485 020 ℳ. (gegen 39 232 703 ℳ. im Vorjahre), die Betriebsausgaben haben betragen 27 209 787 (25 163 971) Mark, sodass sich ein Reinertrag ergab von 16 275 233 (14 068 732) ℳ. Gegenüber dem Vorjahre hat sich am Schluss des Jahres der Betriebsfonds um 198 429 ℳ. vermehrt.

Im Vergleich mit der im Hauptfinanzetat verabschiedeten Summe von 14 240 840 ℳ. ist der Reinertrag des Eisenbahnetats höher um 2 034 393 ℳ. Im Vergleich mit den Ergebnissen des Vorjahres stellt sich im Jahre 1895/96 der Reinertrag höher um 2 206 501 ℳ.

Auf 1 km Betriebslänge kamen

	1895/96	1894/95
Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr	8 385 ℳ.	7 833 ℳ.
Einnahmen aus dem Güterverkehr	15 274 „	13 673 „
Betriebsausgaben	14 886 „	13 785 „

Die Betriebsausgaben betrugen in Prozenten der Betriebseinnahmen 60,26 (61,78) %.

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrag von 522 433 307 ℳ. hat sich verzinst zu 3,23 (2,83) %.

Als Stand der eigentlichen verzinslichen Eisenbahnschuld ergibt sich auf den 1. April 1895 der Betrag von 408 292 762 ℳ., der Zinsenbedarf für diese Schuld im Jahre 1895/96 ist berechnet zu 16 744 630 ℳ., an demselben werden durch die an die Staatshauptkasse abgelieferten Betriebsüberschüsse gedeckt 16 076 804 ℳ., sodass sich ein Minderbetrag des Reinertrags der Eisenbahnverwaltung gegenüber dem Zinsbedarf für die Eisenbahnschuld ergibt von 667 826 ℳ.

Im Rechnungsjahre 1894/95 blieben von dem Zinsbedarf ungedeckt 2 379 573 ℳ., 1893/94 1 752 906 ℳ., 1892/93 3 051 040 ℳ.

Das noch zu verzinsende Anlagekapital wurde zu 3,93 (3,53) % verzinst.

2. Eisenbahnbau. Während des Berichtsjahres wurde aufgelöst das Baubüreau für die Lokomotiv-Remisenanlage in Stuttgart. In Thätigkeit waren für den Bau des II. Geleises Bietigheim-Jagstfeld die Bahnbausektion Heilbronn, für die Vergrösserung der Wagenwerkstätte Cannstatt das Werkstätte-Baubüreau Cannstatt, für die Erbauung einer Verbindungsbahn von Untertürkheim nach Kornwestheim die Bahnbausektion Cannstatt, für den Bau einer Verbindungslinie zwischen der Haupt- und der Gäubahn auf der Prag bei Stuttgart, eines zweiten Geleises der Bahnstrecke Stuttgart-Hasenberg, eines auf der Prag anzulegenden Güterbahnhofs, sowie für die Erweiterung des Bahnhofs Hasenberg die Bahnbausektion Stuttgart, für die Erbauung von weiteren Familienwohnungen für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart die Hochbausektion Stuttgart, für den Bau der Bahn von Lauffen a/N. nach Güglingen die Bahnbausektion Brackenheim, für den Bau der Bahn von Schussenried nach Buchau die Bahnbausektion Buchau. Mit den Arbeiten für den Umbau des Bahnhofs Göppingen war das Bahnhof-Baubüreau Göppingen beschäftigt. 14 Betriebs-Bauämter hatten sich mit bedeutenden Bauten in ihren Bezirken, wie Bahnhof- und Geleiserweiterungen, Erweiterung und Verbesserung von Beleuchtungseinrichtungen, Errichtung von Dienstwohngebäuden, Werkstättenerweiterungen, Böschungssicherungen und Uferbefestigungen, Auswechselung älterer (geschweisster) Brücken, Central-Weicheneinrichtungen und Stellwerksanlagen zu befassen.

3. Eisenbahnbetrieb. Für die seither mit dem Nebenmagazin Heilbronn vereinigte Verwaltung der Oberbaumaterialien wurde eine besondere Oberbaumaterialien-Verwaltung errichtet. Für den Zugförderungsdienst wurde in Heilbronn und in Tübingen je eine Maschinen-Ingenieurstelle errichtet. Die Nebenwerkstätten Tübingen, Heilbronn und Crailsheim sind in Betriebswerkstätten umgewandelt worden. Am 14. September 1895 wurde das zweite Geleis der Strecke Stuttgart-Hauptbahnhof bis Westbahnhof (Hasenberg) dem Betrieb übergeben.

4. Bahngebiet und Bahnbeschreibung. Am 10. November 1895 wurde die zweigeleisige, nur dem Güterverkehr dienende Bahnstrecke auf der Prag bei Stuttgart, welche die Haupt- und Gäubahn verbindet, dem Betrieb übergeben. Die Länge der von Württemberg gebauten und im Württem-

bergischen Staatseigenthum befindlichen Eisenbahnen hat mit der eben genannten Bahnstrecke einen Zuwachs von 1,20 km erhalten und beträgt am Jahresschluss 1 718,68 km. Die Gesammtlänge der doppelgeleisigen Bahnen beträgt 359,28 km. Hierzu kommen noch 16,50 km in Baden gelegene Württembergische Bahnstrecken. Im Inland liegen folgende nicht dem Staat gehörige Eisenbahnen: 24,17 km, welche im Eigenthum und Betrieb des Grossherzogthums Baden stehen, ferner die Privatbahnen Metzingen - Urach 10,43 km der Ermsthalbahngesellschaft, Unterboihingen-Kirchheim 6,26 km der Kirchheimer Eisenbahngesellschaft, Stuttgart-Degerloch-Hohenheim 10,48 km der Filderbahngesellschaft und Ravensburg-Weingarten 4,18 km, sowie Meckenbeuren - Tettnang 4,50 km der Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München gehörig.

Von den dem öffentlichen Verkehr dienenden normal- und schmalspurigen Bahnen mit zusammen 1 601,08 km kommen auf 100 qkm Grundfläche 8,21 km, auf 10 000 Einwohner 7,77 km (ganz Deutschland 1894/95 auf 100 qkm Grundfläche 8,41 km, auf 10 000 Einwohner 8,85 km). Auf Nebenbahnen entfallen von der Betriebslänge 157,97 km wie im Vorjahre.

Die Gesammtzahl der Stationen hat am 31. März 1896 betragen 400 (390). Von der Gesammtlänge des Bahnnetzes mit 1 718,68 km liegen 396,66 km oder 23,08 % horizontal und 1 322,02 km oder 76,92 % in der Neigung. Die grösste Neigung der vollspurigen Hauptbahnen ist 1 : 43, der Nebenbahnen 1 : 26,6 bzw. auf der Zahnradbahnstrecke Honau-Lichtenstein 1 : 10, die der Schmalspurbahnen 1 : 25. In geraden Linien liegen 983,82 km oder 57,24 % der ganzen Bahnlinie, gekrümmt sind 734,86 km oder 42,76 %. Der kleinste Krümmungs-Halbmesser misst bei den Hauptbahnen 286 m, bei den Nebenbahnen 100 m und bei den Schmalspurbahnen 80 m. Die Länge sämmtlicher Geleise berechnet sich auf 2 762,57 km.

Die Schienenstrasse besteht durchaus aus breitbasigen Schienen, von welchen 955,43 km aus Eisen und 1 807,14 km aus Stahl gefertigt sind. Zur Unterlage dienen denselben auf 1 602,98 km hölzerne Querschwellen, auf 1 094,46 km eiserne Querschwellen, auf 2,58 km Steinwürfel und auf 26,34 km Langschwellen nach dem System Hilf. Direkt auf der Unterbettung nach dem System Hartwich ruhen 0,61 km, nach dem System Haarmann 35,60 km.

Zur Verstärkung des Oberbaues der Hauptbahn Mühlacker - Ulm wurden im Berichtsjahre 40,82 km Geleise von D- in E - Profil umgebaut. Die neue E - Profilschiene von Flussstahl ist 12 m lang und hat für das laufende Meter ein Gewicht von 43,5 kg. Sie ruht auf eisernen 2,7 m langen und 75 kg schweren Zwischenschwellen in der Weise, dass auf einen Schienenstoss von 12 m Länge in der geraden und flachen Krümmung 16, in den Kurven mit einem Krümmungshalbmesser von 500 m und darunter 17 Schwellen kommen. Die Gewichtszunahme des neuen Oberbaues gegenüber dem bisherigen (D-Profil) beträgt 53 %.

Die Länge der aus Stahlschienen bestehenden Geleise hat sich gegen das Vorjahr um 90,09 km und die Länge der Geleise mit eisernem Querschwellenoberbau um 33,71 km vermehrt.

In dem Bestand der Hochbauten und sonstigen baulichen Anlagen hat sich gegen das Vorjahr (Nr. 24 S. 219 Jahrg. 1896 d. Ztg.) wenig verändert.

5. Für die Unterhaltung der Bahnanlagen wurden ausgegeben: für die Anlagen auf freier Strecke einschliesslich der durchgehenden Geleise in den Bahnhöfen 1 653 746 *M.*, somit auf 1 km der unterhaltenen Strecken 963 (936) *M.*; für Bahnhofanlagen 832 845 *M.*; für Telegraphen, Signalvorrichtungen mit Zubehör 57 740 *M.*, zusammen 2 544 331 (2 436 726) *M.* Die Beschaffung des Materials zur Erneuerung des Oberbaues, soweit der Aufwand aus Betriebsmitteln bestritten wurde, kostete zusammen 2 150 000 (2 103 274) *M.*, d. i. auf 1 km Geleislänge 788 (779) *M.* Es betrugen hiernach die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen einschliesslich des Oberbaues zusammen 4 694 331 (4 540 000) *M.*, somit für 1 km Länge der unterhaltenen Strecken 2 731 (2 657) *M.* und für 1 km Geleislänge 1 721 (1 681) *M.*

6. Der Ertrag aus dem land- und forstwirthschaftlich benutzten Grundeigenthum betrug 124 943 (126 811) *M.*, darunter Pachtgelder aus Bahnböschungen und Bahnabschnitten, Erlöse aus Futter und aus Pflanzen der Pflanzschule 105 395 *M.*, Erlöse aus Holz 3 505 *M.*, aus Weiden 12 147 *M.*, aus Obst 1 483 *M.*, aus Fischwasser und Eis 544 *M.*, aus Steinen und Sand 1 868 *M.* Der Kulturaufwand auf die Grundflächen betrug 38 400 (46 030) *M.*; dieser Betrag ist übrigens theilweise zugleich als Aufwand für die Bahnunterhaltung (Sicherung der Böschungen, Herstellung und Erhaltung lebender Einfriedigungen, Unterhaltung der Stationsanlagen usw.) anzusehen.

7. Von Neu- und Erweiterungsbauten an den im Betrieb befindlichen Bahnlinien sind anzuführen: Bahnhofumbauten in Mühlacker, Altbach, Esslingen, Reutlingen, Göppingen, Vaihingen-Sersheim, Usingen, Erbauung von Lokomotivremisen in Stuttgart, Erweiterung und Umbau der Lokomotivwerkstätten in Esslingen, Friedrichshafen, Aalen, der Wagenwerkstätte Cannstatt, Bau einer neuen Lokomotivwerkstätte Esslingen, Erbauung von Dienstwohngebäuden in Plochingen, Geislingen, Grosssachsenheim, Bietigheim, Stuttgart, Rottenburg, Geleiserweiterungen auf den Bahnhöfen Horb, Stuttgart, Plüderhausen, Waldhausen, Mögglingen, Lauchheim, Bopfingen, Epfendorf, Aldingen, Ellwangen, Königsbronn, Crailsheim, Ebersbach, Gingen a/Fils, Rottweil, Sulz, Eyach, Verlängerung der Kreuzungsgeleise der Stationen der Strecken Ulm-Friedrichshafen und Plochingen-Horb, Fortsetzung der Einrichtung centraler Weichen- und Signalstellung auf grösseren Bahnhöfen, und der Centralisirung der Weichen und Signale auf kleineren Stationen, Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf dem Bahnhof Mühlacker, Auswechslung älterer (geschweisster) Eisenbahnbrücken, Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung auf dem Bahnhof Stuttgart, Verstärkung des Oberbaues der Hauptbahnstrecke Mühlacker-Ulm, Aenderung der Geleisbrückenwaagen entsprechend den Vorschriften der Aichordnung für das Deutsche Reich und Erhöhung der Wiegefähigkeit einer Anzahl dieser Waagen, Einrichtung einiger Blockstationen, Umbau des alten Geleises Maulbronn-Bretten, Herstellung von Kohlenställen und von Viehwagen-Reinigungsanstalten.

Die Central-Weichenanlagen waren am 31. März 1896 vollendet und im Betrieb auf 39 grösseren Bahnhöfen gegen 36 im Vorjahre, im Bau begriffen auf 6 grösseren Bahnhöfen. Weichensicherungen und Stellwerke einfacherer Art waren ausgeführt und in Betrieb gesetzt auf 242 Stationen. Der Gesammtaufwand auf Central-Weichenanlagen hat bis 31. März 1896 betragen 3 878 591 *M.* Für die Ausstattung der Stationen mit Vorsignalen waren bis zu diesem Tage verausgabt 193 586 *M.*

Elektrische Streckenblockirung war auf der Hauptbahn für die Strecke Feuerbach-Stuttgart-Cannstatt und Stuttgart Hauptbahnhof-Nordbahnhof-Westbahnhof hergestellt; auf den Strecken Feuerbach-Ludwigsburg, Cannstatt-Obertürkheim, Cannstatt-Waiblingen, Untertürkheim-Kornwestheim und Untertürkheim-Blockstation bei Fellbach in Ausführung begriffen.

8. Der Personalbestand beim Eisenbahnbetrieb (allgemeine Verwaltung, Bahnverwaltung, Transportverwaltung, Werkstättenverwaltung) belief sich auf 11 999 (11 481) und setzte sich zusammen aus 4 754 etatsmässigen und 485 diätarischen Beamten und 6 760 Arbeitern. Die Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben (Gehalt, Tag- und Arbeiterlöhne, Stellvertretungskosten, Miethzinsentschädigungen, Wohnungsgeldzuschüsse, Diäten, Reise- und Umzugskosten, Fahr- und Nachtgelder, Dienstkleidung, Zulagen usw.) hat sich belaufen auf 14 961 785 (14 124 896) Mark.

9. Der Bestand an Eisenbahnbetriebsmitteln hat betragen 455 (448) Lokomotiven. Hiervon stammen aus den eigenen Werkstätten 131 Stück, in der Maschinenfabrik Esslingen wurden gebaut 306 Stück, von Krauss & Co. in München 8 Stück und von Cockerill in Seraing 10 Stück. Das durchschnittliche Alter der Lokomotiven beträgt 14,80 Jahre, die älteste wurde vor 32 Jahren gebaut. Auf 10 km Betriebslänge entfallen am Jahresschluss 2,65 Lokomotiven. Von den vorhandenen 455 Lokomotiven sind zur Abgabe von Dampf für Wagenheizung eingerichtet 454 Stück, mit der Westinghouse-Luftdruckbremse ausgestattet 295 Stück.

Personenwagen waren vorhanden 1 174 (1 139) mit 53 677 Sitzplätzen. Auf 10 km Betriebslänge kommen durchschnittlich 17,48 Stück Personenwagenachsen und 312 Sitzplätze. Mit der Westinghousebremse waren versehen 1 144 (1 105), mit Dampfheizungseinrichtung 1 113 (1 066), mit Gasbeleuchtung 1 082 (905) Personenwagen. Güter-, Pferde- und Viehwagen waren vorhanden 6 532 (6 528) Stück, auf 10 km Betriebslänge 80,01 Achsen. Hierzu kommen 261 Gepäckwagen und 88 Postwagen. Privaten gehören 16 Wagen. Die Gesammtzahl der Lastwagen betrug am Schluss des Betriebsjahres 6 897 (6 877) Stück mit 14 619 Achsen.

Die Beschaffungskosten der am Schluss des Jahres vorhandenen eigenen Betriebsmittel betrugen für Lokomotiven und Tender 20 005 735 *M.*, für Personenwagen 10 338 155 *M.*, für Lastwagen (ausschliesslich Postwagen) 23 640 448 *M.*, zusammen 53 984 338 *M.* und durchschnittlich für eine Lokomotive mit Tender 43 969 *M.*, für einen Personenwagen 8 806 *M.* und für einen Lastwagen 3 480 *M.*

10. Leistungen der Betriebsmittel. Die Zahl der beförderten Züge hat betragen 243 803 (229 794), deren durchschnittliche Stärke bei den Schnellzügen 21, bei den Personenzügen 18, bei den gemischten Zügen 20, bei den Güterzügen 61, bei den Arbeits- und Materialzügen 37 und bei sämmtlichen Zügen durchschnittlich 31 Achsen. In sämmtlichen Zügen wurden zurückgelegt an Tonnenkilometern auf den Vollspurbahnen 2 836 035 370 (2 652 229 403), auf den Schmalspurbahnen 6 815 378 (6 447 005). Die Kosten der Zugkraft berechnen sich bei den Vollspurbahnen zu 7 640 165 *M.*, hiervon kommen auf 1 000 Nutzkm 580 (559) *M.*, auf 1 000 Wagenachskm 20,10 (19,08) *M.*, bei den Schmalspurbahnen 41 026 *M.*, hiervon auf

1 000 Nutzkm 395 (362) ℳ., auf 1 000 Wagenachskm 46,47 (38,38) Mark.

Die Kosten der für die Leistungen sämmtlicher Betriebsmittel verwendeten Materialien haben betragen auf den Vollspurbahnen 3 444 888 ℳ., auf den Schmalspurbahnen 15 873 ℳ., durchschnittlich auf 1 000 Nutzkm Vollspurbahnen 261,35 ℳ., Schmalspurbahnen 152,89 ℳ., auf 1 000 Wagenachskm Vollspurbahnen 9,06 ℳ., Schmalspurbahnen 17,98 ℳ.

Der Daimler-Motorwagen hat in 104 Tagen 8 813 km zurückgelegt. Es haben betragen die Kosten des Materials 492 ℳ., die des Führers 673 ℳ., zusammen 1 165 ℳ., so dass auf 1 Nutzkm 5,58 ₰ Material- und 7,64 ₰ Personal-, zusammen 13,22 ₰ Ausgaben entfallen.

Für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel durch die Werkstätten, soweit die Ausgabe der Verwaltung zur Last fällt, sind an Kosten erwachsen auf den Vollspurbahnen 3 609 878 ℳ., auf den Schmalspurbahnen 18975 ℳ.

11. Werkstätten. In den Lokomotiv- und Betriebswerkstätten waren durchschnittlich täglich beschäftigt 1 213 (1 080), bei der Wagenwerkstätte 606 (585) Handwerker und sonstige Arbeiter. In den Lokomotiv- und Betriebswerkstätten kamen Lokomotiven in Umbau 13, in Hauptreparatur 247. Wagen wurden in Reparatur genommen 12 442, der Revision unterzogen 1 125, vom Werkstättepersonal auswärts reparirt 935. In der Wagenwerkstätte wurden neu gebaut oder umgebaut 20 Personenwagen, in Reparatur genommen 2 350 Personenwagen, 4 367 Gepäck-, Post- und Güterwagen, der Revision unterworfen 1 972 Personenwagen, 3 403 Gepäck-, Post- und Güterwagen.

Für die Geldverrechnung bei sämmtlichen Werkstätten beziffern sich die Materialvorräthe am Schluss des vorigen Jahres auf 1 828 121 ℳ., die Anschaffungen des laufenden Jahres auf 2 804 933 ℳ., Besoldungen und Arbeitslöhne auf 2 605 319 ℳ., zusammen Belastung 7 238 373 ℳ. Hiervon kamen zur Verwendung und Aufrechnung 5 427 845 ℳ., somit Werth der Vorräthe am Schluss des Jahres 1 810 528 ℳ.

In den Hauptwerkstätten der Eisenbahnverwaltung werden Lehrlinge zur Erlernung eines Handwerks auf Grund besonderer Bedingungen aufgenommen. Die Zahl der Lehrlinge hat am 31. März 1896 87 betragen.

12. Hauptmagazin-Verwaltung, Inventar-Verwaltung, Schwellenimprägnir-Anstalt. Der Werth der Vorräthe (Oberbaumaterialien, Heizmaterialien, Beleuchtungs-, Reinigungs- und sonstige Materialien) betrug am Schluss des vorigen Jahres 1 606 268 ℳ., die Anschaffungen des laufenden Jahres 7 867 991 ℳ., zusammen 9 474 259 ℳ. Hiervon kamen zur Verwendung und Aufrechnung 7 789 655 ℳ., somit Werth der Vorräthe am Schluss des Jahres 1 684 604 ℳ.

Bei der Inventar-Verwaltung betrug die Ausgabe für neu angeschaffte Ausstattungsgegenstände in 164 Gattungen 45 265 ℳ., für Wiederherstellung schadhafter Stücke 4 914 ℳ., zusammen 50 179 ℳ.

Von der Schwellenimprägnir-Anstalt wurden Schwellen imprägnirt zusammen 11 486 cbm und hierzu verbraucht 95 484 kg Zinkchlorid, 12 cbm Holz und 208 000 kg Steinkohlen. Der Aufwand an Imprägnirungskosten hat betragen 37 012 ℳ. und trifft es 1 cbm forchen Holz mit 3,46 ℳ. oder 1 forchene Stossschwelle mit 40,23 ₰, 1 forchene Zwischenschwelle 2,5 m mit 35,52 ₰, 2,7 m mit 36,2 ₰.

13. Beleuchtungsanlagen. In Stuttgart und Plochingen befinden sich eigene Oelgasanstalten, erstere für Erzeugung von Oelgas zur Beleuchtung der Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen mit den zugehörigen Gasfüllanstalten Stuttgart, Heilbronn, Ulm, Eutingen und Herbertingen, letztere zur Erzeugung von Oelgas für die Bahnhofbeleuchtung, in Bietigheim und Jagstfeld Steinkohlengasanstalten.

Elektrische Beleuchtungsanlagen sind vorhanden auf den Bahnhöfen Friedrichshafen, Mühlacker, Stuttgart (Hauptbahnhof und Nordbahnhof), Ulm.

14. Personen- und Güterverkehr. Am 1. Dezember 1895 sind geänderte Vorschriften über die Ausgabe von allgemeinen Zeitkarten für bestimmte Strecken und von Schülerzeitkarten ausgegeben worden. Die neuen Bestimmungen weichen von den früheren in folgenden Punkten ab: a) Monatskarten. An Stelle der früheren Zeitkarten mit einer Gültigkeitsdauer von einem bis zu 12 Monaten werden nunmehr Zeitkarten für die Dauer eines Kalendermonats (Monatskarten) ausgegeben, der Preis einer Monatskarte wurde auf etwas weniger als den zwölften Theil einer früheren Jahreszeitkarte festgesetzt; die Hinterlegung einer Kaution ist in Wegfall gekommen; eine Rückerstattung von Fahrgeld für theilweise nicht benutzte Monatskarten ist ausgeschlossen. b) Schülerkarten. Schülerkarten werden nur noch für die II. und III. Wagenklasse ausgegeben; der Preis einer Schülerkarte für einen Monat entspricht dem zwölften Theil der seitherigen Jahrestaxe, die Hinterlegung einer Kaution ist in Wegfall gekommen. Zu den bestehenden, wahlweise über zwei verschiedene Bahnstrecken benutzbaren Rückfahrkarten sind einige weitere eingeführt worden.

Der Personenverkehr weist dem Vorjahre gegenüber eine Zunahme nach. Im einzelnen ist eine Zunahme besonders bemerklich bei zusammenstellbaren Fahrscheinen (mehr 2 079 498 Personenkm), Zeitkarten für die ganze Bahn, sogen. Landeskarten (mehr 2 016 715 Personenkm), Fahrscheinbücher zu 30 Fahrten auf einer bestimmten Bahnstrecke (mehr 1 202 415 Personenkilometer) und Arbeiterwochenkarten (mehr 7 926 768 Personenkilometer).

Die Gesammtzahl der beförderten Personen hat betragen 24 210 427 (20 390 342), hierunter zu ermässigten Fahrpreisen 8 160 382 (6 719 504). Von der Gesammtzahl der beförderten Personen entfallen auf die einzelnen Wagenklassen: I. Klasse 0,28 (0,33) %, II. Klasse 7,13 (7,86) %, III. Klasse 92,59 (91,81) %. Die Ausnutzung der Sitzplätze der Personenwagen beträgt in der I. Klasse 6,18 (6,07) %, in der II. Klasse 15,39 (14,78) %, in der III. Klasse 29,41 (27,32) %, aller Sitzplätze 25,75 (23,89) %. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben betragen 13 835 914 (12 917 489) ℳ., mehr 7,11 %. Von dieser Einnahme entfallen auf die I. Wagenklasse 2,91 (3,00) %, II. Klasse 20,50 (20,76) %, III. Klasse 76,59 (76,24) %; auf den Binnenverkehr entfallen von den Einnahmen aus dem Personenverkehr 10 739 399 ℳ., auf den direkten und Durchgangsverkehr 3 096 515 ℳ., ersterer hat sich um 7,34 %, letzterer um 6,32 % gegenüber dem Vorjahre gesteigert. Die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr betrugen 521 997 ℳ., aus der Hundebeförderung 26 308 ℳ., aus sonstigen Quellen 17 690 ℳ. Die Gesammteinnahmen aus dem Personen-, Gepäck- usw. Verkehr haben betragen 14 401 910 (13 441 349) ℳ. mehr 960 561 ℳ. = 7,15 %.

Im Güterverkehr ist dem Vorjahre gegenüber, sowohl in Beziehung auf das Gewicht und die Tonnenkilometer-Zahl als auch in Beziehung auf die Geldeinnahme eine Steigerung zu verzeichnen. Das Gewicht sämmtlicher beförderten Güter hat um 820 505 t = 13,93 % und die Zahl der Tonnenkilometer um 63 845 042 = 13,13 % zugenommen. Die Gesammteinnahme berechnet sich auf 26 241 243 ℳ. gegen 23 463 354 ℳ. des Vorjahrs, mehr 2 777 889 ℳ. = 11,84 %.

Im einzelnen ist eine Zunahme besonders bemerklich beim Expressgut (mehr 3 084 t, 177 908 tkm und 62 268 ℳ. Mehreinnahme) und beim Eilgut (mehr 4 070 t, 271 353 tkm und 68 501 ℳ. Mehreinnahme). Beim Stückgut haben die Tonnen- und Tonnenkilometer-Zahl, als auch die Einnahme nicht unerheblich zugenommen, und zwar besonders im Binnen- und direkten Verkehr (Normaltarifklasse 255 876 ℳ. Mehreinnahme, Spezialtarifklasse 125 130 ℳ. Mehreinnahme). Der Verkehr mit Gütern der Allgemeinen Wagenladungsklassen sowie der Spezialtarife hat durchweg eine bedeutende Steigerung der Tonnen- und Tonnenkilometer-Zahl sowie der Einnahmen erfahren. Der Holzverkehr hat ebenfalls stark zugenommen im Binnen- und direkten Verkehr, während im Transitverkehr eine geringe Abnahme zu verzeichnen ist. Der Kohlenverkehr hat ebenfalls zugenommen, und zwar betrug die gesammte Zufuhr (zu Wasser und zu Lande) an Steinkohlen und Koks 1 191 137 t gegen 1 128 736 t im Vorjahre, mehr 62 401 t = 5,53 %.

15. Unfälle bei dem Eisenbahnbetrieb sind im Berichtsjahre vorgekommen 120 (102), und zwar 18 Entgleisungen, worunter 4 auf freier Strecke, 19 Zusammenstösse, worunter 3 auf freier Strecke und 83 sonstige Betriebsunfälle. Ausserdem sind zu verzeichnen Unterbrechungen des fahrbaren Zustands der Bahn 3 (3), Achsbrüche an eigenen Lokomotiven und Wagen 5 (4), Radreifenbrüche an Eisenbahnfahrzeugen 22 (98), Schienenbrüche 132 (191). Es kommen auf je 1 000 000 beförderte Reisende 0,29 (0,29) Tödtungen, 0,33 (0,35) Verletzungen. Bahnbedienstete und Bahnarbeiter im Dienst wurden getödtet 15, verletzt 42, fremde Personen getödtet 8, verletzt 6. Infolge von Verunglückungen beim Bahnbetrieb sind im Berichtsjahre Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes an die Verunglückten bezw. deren Hinterbliebenen bezahlt worden: einmalige Abfindungen an Bahnbeamte 822 ℳ., an fremde Personen 22 458 ℳ.; fortlaufende Zahlungen an Bahnbeamte 59 243 ℳ., an Bahnarbeiter 3 351 ℳ., an fremde Personen 17 562 ℳ.; aus Mitteln der Eisenbahn-Hilfskassen an Bahnbeamte 31 155 ℳ. Auf Grund des Unfallversicherungs-Gesetzes wurden bezahlt 74 886 ℳ., auf Grund des Beamtenfürsorge-Gesetzes 74 606 ℳ.

Dem Bericht sind als Anhang 21 Tabellen beigegeben, welche in eingehender Weise Aufschluss geben über die Länge der einzelnen Strecken, den Bauaufwand, die Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten und Arbeiter, den Stand, Zu- und Abgang des mit Pensions- oder Unterstützungsberechtigung angestellten Personals sowie der zur Ruhe gesetzten Beamten, die Lohnverhältnisse der Arbeiter, die Zahl und Konstruktionsverhältnisse der Lokomotiven und Wagen, die Leistungen und den Materialverbrauch der Lokomotiven, die Leistungen und Unterhaltungskosten der Transportwagen, die auf den einzelnen Linien täglich gefahrenen Züge, die Tarifeinheitssätze, den Verkehr und die Erträgnisse, das Anlagekapital, die Rechnungsergebnisse, die Reihenfolge der Eisenbahnstationen nach ihrer Bedeutung im Personenverkehr, Güterverkehr, Kassenverkehr, die auf den einzelnen Stationen abgegangenen und angekom-

menen Güter getrennt nach Tarifklassen, die Entwickelung des Bahnnetzes und die Hauptergebnisse des Betriebs für die Jahre 1845/46 bis 1895/96, die Güterbewegung und des Reinertrags der einzelnen Strecken.

Aus letzterer Darstellung ist zu entnehmen, dass die Rente des Anlagekapitals im Jahre 1895/96 betragen hat für die Strecke Bretten-Ulm 9,58 %, Ulm-Friedrichshafen 7,34 %, Cannstatt-Landesgrenze gegen Nördlingen 4,58 %, Bietigheim-Jagstfeld 4,23 %, Plochingen-Horb 3,24 %, Horb-Immendingen 2,23 %. Bei den übrigen 14 Hauptbahnstrecken sind Renten berechnet, die sich zwischen 1,97 % bis 0,47 % bewegen. Bei den Nebenbahnen hat die Rente betragen: Nagold-Altensteig 2,27 %, Schiltach-Schramberg 1,90 %, Reutlingen-Münsingen 1,32 %, Waldenburg-Künzelsau 1 %, Rottweil-Villingen 0,44 %, Marbach-Beilstein 0,18 %. Für die Nebenbahn Altshausen-Pfullendorf ergab sich ein Defizit von 8 079 *M.*

Betriebsergebnisse der Ungarischen Kleinbahnen im Jahre 1895.

Die Anzahl der hier in Betrachtung kommenden Städte- und Gemeindebahnen betrug im Jahre 1895: 19 mit 177,576 km Baulänge, gegen 18 mit 174,166 km Baulänge im Jahre 1894. Hiervon waren 96,317 km Pferdebahnen, 54,807 km Lokomotivbahnen, 0,166 km Dampfseilrampen mit Stabildampfmaschinen-Betrieb und 26,286 km elektrische Bahnen.

Von den Kleinbahnen gehören:

a) zu den Pferdebahnen: die Arader Strassenbahn (12 km), die Budapester Strassenbahn (46,660 km und 1,316 km Lokomotivbetrieb — Peagestrecke der Budapester Ringbahn der Königlich Ungarischen Staatsbahnen), die Budapester Umgebung-Strassenbahn (4 km), die Essegger Strassenbahn (8,3 km), die Puszta Szent-Mihalyer Strassenbahn (2,8 km), die Skt. Margarethen Inselbahn (1,5 km), die Temesvárer Strassenbahn (6,636 km) und die Agramer Strassenbahn (10,547 km);

b) zu den Strassenbahnen mit Lokomotivbetrieb: die Strassenbahnlinien der Kronstadt-Háromszéker Vizinalbahn (16,516 km), die Budapester Schwabenberg-Zahnradbahn (3,895 km), die Debreczener Lokalbahnen (4,980 km und 3,070 km Pferdebahn), die Kaschauer Strassenbahn (6,240 km und 0,15 km Pferdebahn), die Klausenburger Strassenbahn (9,431 km), die Grosswardeiner Lokomotiv-Strassenbahn (5,269 km) und die Szegediner Strassenbahn (7,16 km und 0,654 km Pferdebahn);

c) zu den Dampfseilbahnen: die Ofener Bergbahn (0,100 km) und die Agramer Bergbahn (0,066 km) und

d) zu den elektrischen Bahnen: die Budapester elektrische Stadtbahn (22,986 km) und die Pressburger elektrische Stadtbahn (3,3 km, eröffnet am 19. Oktober 1895).

Zur Abwickelung des Verkehres standen bei den hier in Rede stehenden Kleinbahnen insgesammt folgende Fahrbetriebsmittel, bezw. Motoren und Wagen in Betrieb:

	im Jahre 1895	im Jahre 1894
Pferde	1 763	1 751
Lokomotiven	24	24
Stabildampfmaschinen (bei den Seilbahnen)	2	2
Elektrische Motorwagen	98	92
Personenwagen	521	542
Lastwagen	103	101

Das effektive Baukapital betrug bei den angeführten Kleinbahnen:

	zusammen in Gulden Oe. W.	für 1 km in Gulden Oe. W.
1. Arader Strassenbahn	340 000	28 333
2. Strassenbahnlinien der Kronstadt-Háromszéker Vizinalbahn	323 935	19 609
3. Ofener Bergbahn	98 400	984 000
4. Budapester Strassenbahn	3 903 254	83 653
5. „ Schwabenberg-Zahnradb.	300 000*)	76 923
6. „ elektrische Stadtbahn	4 784 546	208 114
7. „ Umgebung-Strassenbahn	204 000	51 000
8. Debreczener Lokalbahnen	328 880	41 265
9. Essegger Strassenbahn	96 754	11 657
10. Kaschauer Strassenbahn	300 000	48 077
11. Klausenburger Strassenbahn	363 514	34 853
12. Grosswardeiner Lokomotiv-Strassenb.	295 860	56 140
Vortrag	11 339 143	—
Uebertrag	11 339 143	—
13. Pressburger elektrische Stadtbahn	noch nicht definitiv bestimmt, bezw. festgestellt	
14. Puszta Szt.-Mihályer Strassenbahn	30 000	10 714
15. Szegediner Strassenbahn	222 664	29 056
16. Skt. Margarethen Inselbahn	unbekannt	
17. Temesvárer Strassenbahn	200 000	30 120
18. Agramer Bergbahn	80 000	1 142 857
19. „ Strassenbahn	360 000	34 123
zusammen	12 231 807	71 016
zusammen ohne lfd. Nr. 2	11 907 872	76 470

*) Infolge des Wechsels des Eigenthümers von 1 094 644 fl. auf 300 000 fl., dem angeblichen Kaufschillinge entsprechend ermässigt.

Die Betriebsüberschüsse und das Erträgniss in Prozenten des effektiven Baukapitals in den Jahren 1895 und 1894 stellen wir in nachstehender Tabelle übersichtlich zusammen:

	Betriebsüberschüsse im Jahre 1895	1894	Erträgnisse im Jahre 1895	1894
	in Gulden Oe. W.		in Prozenten des effektiven Baukapitals	
1. Arader Strassenbahn	25 787	30 593	7,58	8,9
2. Strassenbahnlinien der Kronstadt-Háromszéker Vizinalbahn	in den Ergebnissen der Eigenthumsbahn enthalten			
3. Ofener Bergbahn	10 168	10 411	10,33	10,4
4. Budapester Strassenbahn	532 597	270 845	13,64	7,11
5. „ Schwabenberg-Zahnradbahn	335	1 760	0,11	0,16
6. Budapester elektrische Stadtb.	421 726	404 583	8,31	8,78
7. „ Umgebung-Strassenbahn	11 900	10 200	5,83	5,00
8. Debreczener Lokalbahnen	20 120	23 612	6,12	7,19
9. Essegger Strassenbahn	11 900	10 150	11,61	10,49
10. Kaschauer Strassenbahn	— 116	— 446	— 0,04	— 0,14
11. Klausenburger Strassenbahn	— 6 620	100	— 1,82	0,03
12. Grosswardeiner Lokomotiv-Strassenbahn	7 604	13 864	2,57	4,71
13. Pressburger elektrische Stadtb.	3 001	—	—	—
14. Puszta Szt.-Mihályer Strassenb.	1 848	1 122	6,16	3,74
15. Szegediner Strassenbahn	18 726	3 827	8,41	1,72
16. Skt. Margarethen-Inselbahn	— 1 942	— 1 916	—	—
17. Temesvárer Strassenbahn	17 010	15 098	8,51	7,54
18. Agramer Bergbahn	58	363	0,07	0,36
19. „ Strassenbahn	17 250	11 069	4,79	3,07
zusammen ohne lfd. Nr. 13 und 16	1 089 628	807 151	9,15	6,46

Es erhellt hieraus, dass das grösste Erträgniss (in Prozenten des effektiven Baukapitals) im Jahre 1895 die Budapester Strassenbahn erzielte, und zwar mit 13,64 %; ferner, dass die unter 10, 11 und 16 benannten Kleinbahnen einen Betriebsausfall erlitten. Im allgemeinen waren die Ergebnisse des Jahres 1895 günstiger als jene des Vorjahres, indem das durchschnittliche Erträgniss 9,15 % (gegen 6,46 % im Vorjahre) erreichte.

Dem Berichte des Königlich Ungarischen Handelsministers an die Legislative über seine Thätigkeit im Jahre 1895, dessen Tabellen wir bei Anführung der angegebenen Daten benutzten, entnehmen wir noch, dass im Jahre 1895 folgende Kleinbahnen im Bau waren: die Maria-Theresiopel-Palitser elektrische Bahn (8 km), die Marmaroser Pferdebahn (1,6 km), die Budapest-Neupest-Rákospalotaer elektrische Bahn (12,5 km) und die Budapester Franz Josef-Untergrundbahn (elektrische, 3,7 km). Im Jahre 1895 wurde auch die Umgestaltung der Budapester Strassenbahn auf den elektrischen Betrieb begonnen.

Im Stadium der Konzessionsverhandlungen befanden sich: die Maria-Theresiopeler elektrische Stadtbahn, die Fiumaner und Miskolczer elektrischen Stadtbahnen, die Arad-Gájer Strassenbahn und die Budapester Blocksberg-Dampfseilrampe, endlich die Umgestaltung der Budapester Umgebung-Strassenbahn für elektrischen Betrieb.

Aus England.

Eisenbahnen, welche in der gegenwärtigen Parlamentstagung zum Bau vorgeschlagen sind.

Nach dem vorliegenden Handelsamtsbericht ist in der laufenden Session von bestehenden Eisenbahn- und Kanalgesellschaften die Ermächtigung zur Beschaffung von 18 940 000 £ auf Antheilscheine und 6 709 000 £ als Anleihe, zusammen von 25 649 000 £, von neuen Gesellschaften zur Beschaffung von 11 147 000 £ und 3 632 000 £ Anleihen nachgesucht. Alles in Allem werden 40 429 000 £ in den verschie-

denen Gesetzesvorlagen gefordert. Was davon genehmigt werden wird, ist abzuwarten. Die folgenden Angaben erstrecken sich auf die letzten 15 Jahre.

	Forderungen bestehender Gesellschaften			Forderungen neuer Gesellschaften		
	Zahl der Gesetzesvorlagen	Bahnlänge Meilen	Kapital £	Zahl der Gesetzesvorlagen	Bahnlänge Meilen	Kapital £
1897	66	728	25 649 559	25	207	14 779 232
1896	70	397	15 994 667	19	413	14 119 766
1895	65	437	12 982 663	18	771	19 492 096
1894	70	265	9 105 000	12	142	7 719 000
1893	67	144	19 077 000	13	114	5 853 000
1892	86	304	26 491 000	20	146	19 640 000
1891	85	308	26 993 000	12	295	28 217 000
1890	94	399	17 801 000	23	376	17 377 000
1889	73	223	10 744 000	19	331	10 142 000
1888	82	220	13 565 000	20	226	11 178 000
1887	62	84	8 488 000	19	142	8 591 000
1886	70	120	9 939 000	21	246	8 230 000
1885	97	148	15 661 000	35	392	28 727 000
1884	101	409	21 803 000	48	636	39 166 000
1883	96	623	31 538 000	55	1 164	56 828 000
1882	104	501	36 757 000	60	789	45 799 000

Die folgende Tabelle gibt für das laufende Jahr das Kapital — einschliesslich der Anleihebeträge — über 500 000 £ — an und enthält auch die Angaben über die Ausdehnung der vorgeschlagenen Bahnen, einschliesslich der Erweiterungen und Verlegungen; in vielen Fällen sind ausser den blossen Baukosten auch noch andere angegeben. Die grössten Posten werden gefordert von der Metropolitan - Distriktbahn, im Betrage von 2 266 000 £, hauptsächlich für die neue Tunnelbahn, ferner 4 200 000 £ für die City und Westendtiefbahn, 2 000 000 £ für die Lincoln und Ostküstenbahn, 1 200 000 £ für die Nord-Pembrokshire und Fishguard-Unternehmung.

Bahnen	Kapital	Meilen
Barry	600 000	6,54
Brompton und Piccadilly Circus	800 000	2,12
Bute Docks	666 666	12,47
Caledonian	950 000	7,53
Chathambahn, Umgehungslinie	533 300	8,69
City und Westendbahn	4 200 000	6,57
Dearne Valley	800 000	23,16
Dublin Wicklow	1 195 000	38,4
Fishguard und Rosslare	533 328	38,18
Glasgow und Südwest	680 000	39,77
Ostbahn	920 000	15,34
Nordbahn	665 000	20,1
Westbahn	1 400 000	47,69
Harrow und High Wycombe	866 600	24,31
Hochlandbahn	1 533 000	111,77
Invergarry und Fort Augustus	548 000	33,12
Lanarkshire und Ayrshire	600 000	25,73
Lancashire und Yorkshire	1 200 000	28,17
Lincolnshire und Ostküstenbahn	2 000 000	—
London und Südwestbahn	1 333 333	58,28
Macclesfield und Leek	600 000	17,59
Manchester und Sheffield	966 000	10,27
Metropolitan Distrikt	2 266 000	4,70
Mittellandbahn	1 280 000	17,54
Nordbritische und Westhochland	585 000	38,57
Nordostbahn	2 400 000	22,27
Nord Pembroke und Fishguard	1 200 000	67,46
Westvorstadtbahn	466 666	4,41
Whitechapel und Bow	880 000	2,14
Wood und Conis	600 000	11,22

Die City- und Südlondonbahn.

In den letzten 6 Monaten des verflossenen Jahres hat sich der Verkehr während aller Stunden des Tages gehoben. Der letzte Rechnungsabschluss ist der beste seit der Eröffnung der Bahn gewesen. Zum Theil wird dies zurückgeführt auf die dem Publikum durch gewisse Aenderungen an der King William Station gewährten grösseren Erleichterungen. In dem Halbjahre fuhren 1314 Züge mehr als zuvor; es wurden 3 368 480 Personen oder 196 000 mehr als in dem entsprechenden Zeitabschnitt 1895 befördert. Der Zeitkartenverkehr ging etwas zurück, weil viele Leute, die früher Vierteljahrskarten nahmen, jetzt die wesentlich ermässigten Jahreskarten sich beschaffen. Was die Erweiterung der Linie nach Moorgate Street betrifft, so sind die Beschaffungen für die Stationen an der Londoner Brücke und am Finsbury Pavement durchgeführt, und an der Brücke sind die Arbeiten bereits im Gange. Dieselben Unternehmer, welche die Waterloo- und Citybahn bauen, sind auch für die Bauten an der City- und Südlondonbahn gewonnen worden. Der Zeitpunkt für die Enteignung des Geländes für die Stationen an der Claphamerweiterung läuft im nächsten August ab. Die Gesellschaft will indessen vor Ablauf den Grund und Boden für die beiden in Aussicht genommenen Stationen freihändig ankaufen, die Pläne ausarbeiten und alle Vorbereitungen dahin treffen lassen, dass auch die südliche Erweiterung bald nach der Cityerweiterung für den Verkehr eröffnet werden kann. Während der letzten 6 Monate sind auf die Person 1,87 d. gegen 1,80 d. im letzten Jahre eingenommen worden, sodass die Gesellschaft bald auf ihren Satz von 2 d. zurückgelangt sein wird. Das Betriebsergebniss des Halbjahres ermöglicht der Gesellschaft eine um $^1/_2$ % grössere Dividende zu zahlen, was auf die zusammengelegten gewöhnlichen Antheilscheine $1^3/_4$ % ausmacht und man glaubt, dass diejenigen, die die Aktien behalten, nach und nach eine befriedigende Dividende erzielen werden. Die elektrischen Bahnen werden, so wird von der Verwaltung hervorgehoben, nicht allein die bequemste Reisegelegenheit in einer Stadt von der Grösse Londons gewähren, sondern sich schliesslich auch am besten bezahlt machen.

Die neuen Personentarife der Belgischen Staatsbahnen.

Durch Erlass des Ministers für Eisenbahnen, Post und Telegraphen vom 20. Januar d. J. ist auf den Belgischen Staatsbahnen vom 1. Mai d. J. ab der Zuschlag für Schnellzüge aufgehoben und der Tarif für alle Züge auf folgende Preise festgesetzt: für einfache Fahrt im inneren und gemischten Dienst auf 9,45 bezw. 6,37875 und 3,78 Cts. für 1 km in den 3 Klassen, im internationalen Dienst auf 9,45 bezw. 7,09 und 4,73 Cts., ferner für Hin- und Rückfahrt im inneren und gemischten Dienst auf 15,12 bezw. 10,206 und 6,048 Cts. und im internationalen Dienst auf 15,12 bezw. 11,344 und 7,568 Cts. Die Mindestgebühr beträgt für einfache Fahrt 0,50, 0,35, 0,20 bezw. 0,50, 0,40, 0,25 Frcs. für die 3 Klassen und die beiden Verkehrsarten; ferner für Hin- und Rückfahrt 0,80, 0,55, 0,35 bezw. 0,80, 0,60, 0,40 Frcs. Die Gebühr wird nach oben abgerundet auf 10 Cts. für die I. und II. Klasse auf Entfernungen über 20 km, und auf 5 Cts. für geringere Entfernungen sowie für die III. Klasse auf jede Entfernung.

Abweichungen von dieser Regel finden für folgende Fälle statt:

Art. 1. Ermässigte Preise. Die Beförderungspreise für Kinder, Truppen, Bürgerwachen, Gesellschaftsreisen, Schülerausflüge, Wähler, Auswanderer, Gefangene, Arbeiter, die ausserhalb der Grenzen arbeiten, sowie in Vergnügungszügen sind diejenigen der einfachen Fahrkarten zum gewöhnlichen Satze, ermässigt um 50 % und auf 10 oder 5 Cts. je nach der für die gewöhnlichen Sätze geltenden Regel nach oben aufgerundet.

Rundreise - Fahrkarten. 1. Mit festen Strecken: Die Preise sind diejenigen der einfachen Fahrkarten zum gewöhnlichen Preise des inneren oder internationalen Dienstes je nach dem Fall, ermässigt um 20 % und nach der für die gewöhnlichen Preise festgesetzten Regel aufgerundet. 2. Mit zusammenstellbaren Strecken: Die Preise sind diejenigen der einfachen Fahrkarten zum gewöhnlichen Preise des internationalen Dienstes, ermässigt um 20 % und nach der festgesetzten Regel aufgerundet.

Gewöhnliche Zeitkarten (für bestimmte Strecken und für das ganze Netz, einschliesslich der vierzehntägigen). Die Preise sind diejenigen der jetzigen Tarifsätze, vermehrt um 10 % für die I., um 5 % für die II. und vermindert um 10 % für die III. Klasse; sie werden zutreffendenfalls auf volle Francs nach oben abgerundet.

Arbeiter-Zeitkarten. Die Preise sind diejenigen der gegenwärtigen Sätze, vermindert um 10 % und zutreffendenfalls auf 5 Cts. nach oben abgerundet.

Der Art. 2 des Erlasses vom 20. Januar d. J. ist inzwischen durch einen Ministerialerlass vom 25. Februar d. J. durch folgenden Art. 2 ersetzt worden:

1. Lokalzüge. Abgesehen von den für gewisse Züge zu regelnden Ausnahmen haben die Reisenden aller Art Zutritt zu den Lokalzügen.

2. Internationale oder Luxuszüge, von der Verwaltung zu bezeichnen. A. In diese Züge werden zugelassen: 1. ohne Zuschlagsgebühr die Reisenden, welche mit internationalen Fahrkarten zum gewöhnlichen Preise oder Kinderkarten versehen sind, die Inhaber von Cook-Fahrkarten oder von Rundreise-Fahrscheinen; 2. gegen eine feste Zuschlagsgebühr von 2 Frcs. für Entfernungen von 200 km oder weniger, und von 3 Frcs. für Entfernungen über 200 km: a) die Rei-

senden des inneren und gemischten Dienstes, die mit Fahrkarten zum gewöhnlichen Preise und mit gewöhnlichen oder Schüler-Zeitkarten versehen sind, b) Kinder und Militärs, die mit 50 % Preisermässigung reisen, c) die Gesellschaftsreisen, die diesen gleichgestellten Personen und die Schülerausflüge, sofern diese Veranstaltungen zuvor von der Verwaltung genehmigt sind. Die Zuschlagsgebühr ist vor der Abfahrt am Schalter der Station, wo der internationale Zug benutzt wird, zahlbar. B. Ausgeschlossen von diesen Zügen sind folgende Reisenden, mögen sie mit Fahrkarten des inneren, des gemischten oder internationalen Dienstes versehen sein: Gesellschaftsreisen, die ihnen gleichgestellten Personen und Schülerausflüge, sofern diese Veranstaltungen nicht zuvor von der Verwaltung genehmigt sind, ferner Wähler, Auswanderer, Gefangene und Arbeiter, die ausserhalb der Landesgrenzen arbeiten wollen, sowie die Inhaber von Arbeiter-Wochenkarten.

3. Luxuszüge der Gesellschaft für Schlafwagen und für die Grossen Europäischen Expresszüge. Alle mit Fahrkarten I. Klasse versehenen Reisenden haben gegen Zahlung der von der Schlafwagengesellschaft geforderten Zuschläge zu diesen Zutritt.

Der Ministerialerlass vom 25. Februar d. J. bestimmt ausserdem folgendes:

Art. 2. Die Bedingungen und Preise für die Beförderung von Personen und Gepäck im inneren Dienst der Belgischen Staatsbahnen werden genehmigt, um am 1. Mai d. J. in Kraft zu treten.

Art. 3. Es werden aufgehoben: 1. der Königliche Erlass vom 12. Dezember 1891 und vom 25. Januar 1892; 2. die Ministerialerlässe vom 31. März, 22. Juni und 13. Oktober 1892, vom 19. Mai, 9. Juni und 30. August 1893, vom 27. Januar 1894, vom 2. Dezember 1895, vom 3. März, 24. Juni, 26. August und 29. Oktober 1896; 3. bezüglich der Beförderungsbedingungen und Preise des inneren Staatsbahndienstes der Königliche Erlass vom 18. August 1891 und die Ministerialerlässe vom 15. März und 11. Mai 1892.

Die Erwägungen, die zu dieser Neuerung geführt haben, lassen sich in folgender Weise zusammenfassen: A. Die Trennung in gewöhnliche und in Schnellzüge ruft ausserordentliche Verwickelungen hervor; sie erfordert im inneren Dienst 66 verschiedene Fahrkartensorten für Reisen zum gewöhnlichen Preise abgesehen, von den geschriebenen Fahrkarten. Die Aufsicht unterwegs ist schwierig, die Abrechnung langwierig und ermüdend. Durch die Gleichstellung der Züge werden die Fahrkartensorten auf 15 ermässigt. B. Die Reisenden verstehen nicht, warum sie für einen Schnellzug mehr bezahlen sollen, als für einen direkten Zug, der an denselben Stationen anhält und ebenso schnell fährt. Die Nothwendigkeit, sich unterwegs oder für die Rückreise mit Zuschlagskarten zu versehen, ist jederzeit eine Ursache des Verdrusses gewesen. C. Zahlreiche Beschwerden sind deswegen seit langen Jahren erhoben worden; die Presse und die gesetzgebenden Kammern haben sich oft damit beschäftigt.

Die Grundlagen des Tarifs vom 1. Mai sind folgende: A. Reisende zu gewöhnlichen Preisen zahlen für den inneren und gemischten Dienst in III. Klasse die gegenwärtige Gebühr der gewöhnlichen Züge, in II. Klasse dieselbe Gebühr, erhöht um 12,5 %, in I. Klasse dieselbe Gebühr, erhöht um 25 %, also die gegenwärtige Schnellzugsgebühr. Im internationalen Dienst kommt in allen Klassen die jetzige Schnellzugsgebühr zur Erhebung. B. Für Reisende zu ermässigten Sätzen (Kinder, Truppen, Gesellschaftsreisen usw.) tritt wie früher eine Ermässigung um 50 % von dem Preise der einfachen Fahrkarten ein. C. Für Rundreisehefte ist die Ermässigung um 20 % vom Preise der einfachen Fahrkarten wie bisher bewilligt. Für die Gruppen B und C erfahren die Preise also dieselben Aenderungen wie für die obige Gruppe A. D. Die Schüler-Zeitkarten erfahren keine Aenderung; die gewöhnlichen Zeitkarten III. Klasse und alle Arbeiter-Zeitkarten sind um 10 % ermässigt, dagegen sind die gewöhnlichen Zeitkarten I. und II. Klasse um 10 bezw. 5 % erhöht.

Die Erhöhung der Gebühren I. und II. Klasse hat zum Zweck, den aus der Aufhebung der Schnellzugssätze erwachsenden Verlust zum Theil auszugleichen und diesen Ausgleich in vernünftigem Verhältniss von den Reisenden zu verlangen, deren Vermögenslage die Tragung dieser erhöhten Ausgabe gestattet und deren Beförderung gerade theurer zu stehen kommt. Die Aenderungen an den Zeitkartengebühren I. und II. Klasse sind die Folge der Aenderungen, die an den Gebühren für Reisen zu gewöhnlichen Sätzen vorgenommen sind; für die III. Klasse erschien es nothwendig, die Ortsveränderungen der zum Kleinbürgerstande und zur Arbeiterklasse gehörigen Personen noch mehr zu erleichtern.

Die Einführung einer Zuschlagsgebühr (2 oder 3 Frcs. ohne Rücksicht auf die Klasse) für den Gebrauch von gewissen internationalen Luxuszügen für örtliche Reisen hat den Zweck zu verhindern, dass die grossen internationalen Züge, deren Zusammensetzung zur Sicherung ihres regelmässigen Ganges beschränkt ist, durch Reisende, für welche sie nicht geschaffen sind und die in anderen Zügen genügende Verkehrsmittel finden, überfüllt werden. Es erschien nicht nothwendig, eine Zuschlagsgebühr für die Benutzung der von der Schlafwagengesellschaft eingerichteten Züge vorzusehen, vorausgesetzt, dass der von dieser erhobene Zuschlag hoch genug ist, um eine Ueberfüllung zu vermeiden.

Nach einem neuerdings ergangenen Ministerialerlass können künftig Reisende, die mit einer einfachen oder Rückfahrkarte nach irgend einer Zwischenstation versehen sind, ihre Reise über diese Station fortsetzen, ohne unterwegs eine neue Fahrkarte zu lösen. Sie haben nur den Schaffner zu benachrichtigen und am Endpunkt direkt am Schalter eine Zuschlagskarte zu lösen.

Nach einem anderen Erlass des Eisenbahnministers können künftig Arbeiter, die versuchsweise oder vorläufig eingestellt sind, unentgeltlich nach dem ihnen angewiesenen Posten befördert werden; die gleiche unentgeltliche Beförderung tritt ein, wenn sie wegen Aufhebung der Stelle oder wegen ärztlich festgestellter körperlicher Mängel in ihre Heimath entlassen werden.

Aus Frankreich.

Verspätung der Personenzüge.

Nach dem Ministerialerlass vom 30. Januar 1856 sind die Eisenbahngesellschaften verpflichtet, die Verspätungen der erwarteten Personenzüge von einiger Wichtigkeit sowie die Ursachen dieser Verspätungen in den betreffenden Bahnhöfen anschlagen zu lassen, um die gerechtfertigten Besorgnisse des Publikums zu beruhigen. Mit der Entwickelung der Personenzüge ist die ursprünglich angenommene Anschlagsart ungenügend geworden, besonders in den Bahnhöfen, in denen der Zugverkehr sehr rege ist und es sind deswegen Beschwerden an die Aufsichtsbehörde gerichtet worden. Denn bei Verspätungen können die Beamten nicht immer klar auf die an sie gestellten Fragen antworten, wodurch eine gewisse Unordnung und begründete Unzufriedenheit unter den die Ankunft der Züge Erwartenden entsteht. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat infolge dessen auf das Gutachten des Landes-Eisenbahnrathes durch Erlass vom 9. März d. J. entschieden, dass die Eisenbahngesellschaften in Zukunft auf den Pariser Bahnhöfen an leicht zugänglichen Orten die Verspätungen der Personenzüge, deren Dauer 15 Minuten übersteigt, anschlagen zu lassen haben. Die Maassregel ist zugleich auf alle Provinzialbahnhöfe, die 20 und mehr Züge täglich in beiden Richtungen passiren, auszudehnen. Der Anschlag könnte übrigens in folgender Weise abgefasst werden:

Zugverspätungen.

Nummer des Zuges	Herkunftsort	Gewöhnliche Ankunftszeit	Dauer der Verspätung	Ursache der Verspätung (wenn die Verspätung eine Stunde überschreitet)

Der Minister ist ausserdem mit dem Landes-Eisenbahnrath der Ansicht, dass es von Interesse sein würde, das Publikum über den Abgangspunkt jedes Zuges zu benachrichtigen und dass es zu diesem Zwecke angemessen sein würde, an den Ausgangsthüren für Reisende in den Pariser und den oben bezeichneten Provinzialbahnhöfen eine Uebersicht anzubringen, die auf sehr in die Augen fallende Weise den Ursprungsort des einfahrenden Zuges angiebt.

Strafverfolgung gegen Reisende.

Der Justizminister hat Gelegenheit zu der Feststellung gehabt, dass Thatbestands-Niederschriften, welche von den Bahnbeamten entweder wegen Fahrgeldhinterziehung oder wegen unbegründeten Gebens des Nothsignals gegen Reisende abgefasst wurden, nicht den Gerichten übergeben worden sind. Die Gesellschaften maassen sich also selbst ein Aufsichtsrecht an und entziehen, wenn sie eine Einmischung des Staatsanwalts für nicht angebracht halten, einen Theil dieser Niederschriften dem öffentlichen Gerichtsverfahren. Wenn sich dieses Verfahren verallgemeinerte, so würde es eine ausdrückliche Verletzung des Art. 22 der Strafprozessordnung bilden, auf Grund dessen die Gerichte mit der Untersuchung und Strafverfolgung aller Vergehen betraut sind, deren Aburtheilung den Zuchtpolizei- oder Geschworenengerichten zusteht. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat demnach die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 6. März d. J. angewiesen, die erforderlichen Maassnahmen zur Beendigung dieser Unregelmässigkeiten zu treffen.

Fernsprechstellen auf den Güterbahnhöfen.

Die Pariser Handelskammer hatte sich nach dem „Journal des transports“ kürzlich an die Post- und Telegraphenverwal-

tung gewendet, um auf den Fracht- und Eilgutbahnhöfen die Einrichtung von Fernsprechstellen für das Publikum zu erreichen. Da die Verhandlungen nicht zum Ziele führten, so haben die Verwaltungen der grossen Eisenbahngesellschaften die Mittel geprüft, um die Wünsche der Handelskammer zu befriedigen und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat diese benachrichtigt, dass die beiden Fernsprechstellen, deren Einrichtung auf dem Bahnhof Bercy Zollamt und dem Eilgutbahnhof (Ankunft) verlangt worden war, jetzt zur Verfügung des Publikums gestellt worden seien.

Zubussen der Orléansbahn an Beamte mit starker Familie.

Der Verwaltungsrath der Orléansbahn hat in seiner Sitzung vom 15. Januar d. J. beschlossen, dass den Beamten mit starker Familie vom 1. Januar d. J. ab Zubussen zu bewilligen sind. Beamten, deren Gehalt 1 500 Frcs. und weniger beträgt und die für mehr als 3 Personen folgender Anverwandter zu sorgen haben: 1. Kinder unter 15 Jahren; 2. kränkliche Kinder in beliebigem Alter; 3. Brüder, Schwestern, Neffen oder Nichten, Waisen väter- oder mütterlicherseits im Alter von weniger als 15 Jahren, wenn sie bei dem Beamten oder auf seine Kosten leben; 4. Vater, Mutter, Schwiegervater oder Schwiegermutter des Beamten, wenn sie bei ihm und auf seine Kosten leben, erhalten eine monatliche Zubusse von 5 Frcs. für jede der oben bezeichneten Personen von der vierten einschliesslich an. Beamte, deren Gehalt 1 500 bis höchstens 2 100 Frcs. beträgt, erhalten unter denselben Bedingungen die gleiche Zubusse von 5 Frcs. monatlich für jede der bezeichneten Personen von der fünften einschliesslich an. Diese Bestimmungen sind anwendbar auf alle Beamten, Männer oder Frauen, die ständig im Dienst der Gesellschaft stehen. Das feste Gehalt oder bei nicht angestellten Beamten das Tagegeld wird allein bei Anwendung dieser Bestimmungen berücksichtigt.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung am 9. Februar d. J., die unter dem Vorsitz des Herrn Oberstlieutenant Buchholtz stattfand, hielt Herr Regierungs- und Baurath Nitschmann einen Vortrag über Blockanlagen. Nachdem der Vortragende die Grundprinzipien derartiger Anlagen kurz erwähnt, die Wirkungsweise der Blockwerke erläutert und die zwischen den letzteren und den Signalen erforderlichen Abhängigkeiten besprochen hatte, ging er zu einer eingehenden Erörterung derjenigen Beziehungen über, welche zwischen der elektrischen Streckenblokirung und der Stationsblokirung bestehen. Es wurde darauf hingewiesen, dass bei den bisher üblichen, von einander unwesentlich abweichenden Anordnungen der Blockwerke im Aussenblock, die Gefahr einer zu frühzeitigen Freigabe der rückwärtsliegenden Blockstrecke nicht ausgeschlossen sei, und es wurde vorgeschlagen, diese Gefahr durch einen Geleiskontakt zu beseitigen. Der Vortragende folgerte weiter, dass für diesen Fall durch Fortfall der Blocksperre am Einfahrtssignal, sowie des Endblockwerks neben dem hinzutretenden Sicherheitsmoment Vereinfachung zu erzielen sei, und wies die praktische Ausführbarkeit dieser Folgerungen an einem von der Firma Siemens & Halske in Berlin nach seinen Angaben angefertigten Modell nach.

In üblicher Abstimmung wurden in den Verein aufgenommen: als einheimisches Mitglied Herr Regierungs-Baumeister Denicke, als auswärtiges Mitglied Herr Regierungs-Baumeister Schweitzer in Sorau.

Die Märzsitzung fand am 9. v. Mts. unter dem Vorsitz des Wirklichen Geheimen Ober-Bauraths Streckert statt. Der Direktor der Grossen Venezuela-Eisenbahngesellschaft, Herr Regierungs-Baumeister Plock, hielt einen Vortrag über die Bauausführungen der Grossen Venezuelabahn. Redner steht seit 9 Jahren an der Spitze des Unternehmens und hat in Venezuela selbst die Bauten geleitet, so dass er infolge seines langjährigen Aufenthalts in diesem Lande aus eigener Erfahrung schildern konnte. Das Unternehmen verdankt der Initiative des Hauses F. Krupp in Essen seine Entstehung und ist von der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin und der Norddeutschen Bank in Hamburg im Verein mit mehreren Hamburger Grossfirmen zur Durchführung gebracht worden. Die Eisenbahngesellschaft ist eine Aktiengesellschaft nach Deutschem Gesetz; sie hat die Konzession auf 99 Jahre für die bereits fertiggestellte Linie zwischen den beiden Hauptstädten des Landes, Caracas-Valencia, und das Vorrecht auf weitere 300—400 km Eisenbahn, die von dieser Stammlinie abzweigen und die Llanos erschliessen sollen. Die Stammlinie ist zur Hälfte eine Gebirgsbahn von allerschwierigster Ausführung, wie sie weder die Gotthard-, noch die Arlbergbahn ist, auf der die Bewältigung von etwa 3 Millionen Kubikmeter Felsmassen, sowie die Herstellung von 86 Tunnel und 215 eisernen Brücken (darunter 60 Viadukte) bis zur Höhe von 45 m, die allergrössten Schwierigkeiten verursacht haben. Der Redner schilderte eingehend die Lagerverhältnisse des meist aus stark verwittertem Gneis bestehenden Gebirges, die Ursachen, welche mitgewirkt haben, dass das Baukapital erheblich höher geworden ist, als man anfangs beabsichtigt hatte. Es wurden die Schwierigkeiten geschildert, die sich in dem unwegsamen Gebirge der Herstellung der zahlreichen Brücken und Viadukte entgegenstellten, die je nach der Oertlichkeit immer eine andere Bauweise verlangten. Besonders bemerkenswerth ist, dass diese grosse Zahl von eisernen Brücken alle aus kleinen Theilen zusammengesetzt werden mussten, welche mit Maulthieren an die einzelnen Baustellen gebracht werden konnten. Bei den grossen Massen war bei einer Anzahl von Baustellen auch dies nicht mehr möglich, und es wurde daher über eine etwa 400 m tiefe Schlucht ein Transportseil von 1 650 m Spannweite gespannt, welches den Transport des Brücken- und Oberbaumaterials ermöglichte und so nicht allein die Innehaltung der Baudispositionen, sondern auch die Fertigstellung der Eisenbahn 1½ Jahre vor dem von der Regierung festgesetzten Termine ermöglichte. Das gesammte Material ist aus Deutschland bezogen worden. Es ist von den ausführenden Banken im ganzen etwa für 20 Millionen Mark Deutsches Material nach Venezuela gesandt worden. Die Arbeiterverhältnisse anlangend, verdient noch hervorgehoben zu werden, dass zu dem Bau, der 6 Jahre lang täglich etwa 5 000 Arbeiter und ein Beamtenheer aller Nationen beschäftigte, etwa 3 500 Italienische und Oesterreichische Tunnel- und Felsarbeiter herangezogen werden mussten, deren Angehörigen in Europa durch die Bankinstitute die Ersparnisse kostenfrei überwiesen wurden. Es ist auch bemerkenswerth, dass bei den grossen und schwierigen Bauausführungen nur 3 Arbeiter verunglückt und kaum ein Dutzend an Fieber oder sonstigen Krankheiten zu Grunde gegangen sind. Die Eisenbahn hat durch ihre solide Ausführung berechtigtes Aufsehen erregt und ist gleichsam eine Deutsche Musterausstellung im grossen, die dem Deutschen Handel in Venezuela die Wege weiter ebnen wird. Die Deutsche Regierung hat durch Entsendung eines Deutschen Kriegsschiffes zu der am 1. Februar 1894 stattgehabten Eröffnung der Bahn ihr Interesse an dem grossen Unternehmen bekundet und Seine Majestät der Deutsche Kaiser hat der Direktion in Caracas seinen Glückwunsch zu dem Unternehmen telegraphisch ausgesprochen. Wie man hört, ist die Bahn in guter Entwickelung begriffen.

Herr Dr. Büttner sprach hierauf über die elektrische Beleuchtung von Eisenbahn-Personenwagen. Der Redner besprach die Entwickelung der elektrischen Beleuchtung an Hand der Entwickelung der Akkumulatorenindustrie und stellte fest, dass das elektrische System sich bereits auf verschiedenen Bahnen durchaus bewährt habe und infolge dessen bei diesen zur weiteren Einführung gelangt sei. Unter den Bahnen, welche bereits die elektrische Wagenbeleuchtung in grösserem Umfange eingeführt haben, wurden besonders hervorgehoben: die Englische London-Tilburybahn, die Schweizer Bahnen, die Schwedischen Privatbahnen, die Dänische Staatsbahn, die Ungarische Staatsbahn. Desgleichen wurde der elektrischen Beleuchtung der Bahnpostwagen auf den Preussischen Staatsbahnen Erwähnung gethan. Es wurde ferner hervorgehoben, dass vorläufig auf den Preussischen Staatsbahnen leider wenig Aussicht bestehe, elektrische Beleuchtung einzuführen, da daselbst die Gasbeleuchtung schon vollständig durchgeführt und zu diesem Zweck ein grosses Kapital investirt worden sei, ehe das elektrische System technisch reif genug war. Heute lägen die Verhältnisse in letzterer Beziehung vollständig anders. Der Redner führte ferner aus, dass sich eine gute Beleuchtung nur durch entsprechende Lichtvertheilung ermöglichen lasse und solches allein durch Elektrizität bewirkt werden könne. An der Hand von Nachweisungen über die Betriebskosten der Bahnverwaltungen, welche die elektrische Beleuchtung eingeführt haben, führte der Vortragende aus, dass auch wirthschaftlich das System vortheilhafter sei als die Gasbeleuchtung, auch dann noch, wenn Acytelenfettgas in Verwendung komme. An den Vortrag schloss sich eine Besprechung über den Gegenstand, aus der hervorging, dass die Meinungen in der Frage noch auseinandergehen.

Berichtigung.

In dem in Nr. 12 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze: „Eisenbahnfrachtrechtliche Kontroversen und der Entwurf eines neuen Handelsgesetzbuches“ hat Ziffer 1 (Form des Frachtvertrages) Zeile 1 und 2 sowie 4 und 5 wie folgt zu lauten: „Es ist im Frachtgeschäfte üblich, dass der Absender dem Frachtführer eine Urkunde .... ausstellt. Nach Art. 391 des H.-G.-B.'s kann der Frachtführer die Ausstellung eines Frachtbriefes von dem Absender verlangen; diese Bestimmung ist in § 400 des Entwurfes beibehalten.“

Amtliche Bekanntmachungen.

I. Güterverkehr.

Gruppen-Gütertarif Elberfeld-Essen (Gruppe VII). Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält eine neue Fassung der besonderen Bestimmungen in den Abschnitten A—G, sowie Entfernungen für die Stationen Caternberg-Nord und Schalke Rh. des Direktionsbezirks Essen, für die Stationen der am 1. April d. J. aus dem Direktionsbezirk Frankfurt a. M. in den Direktionsbezirk Elberfeld übergehenden Strecke Siegburg (ausschliesslich)-Osberghausen-Bergneustadt und für die Stationen an der mit dem 21. April d. J. zur Eröffnung kommenden Neubaustrecke Osberghausen-Wiehl des Direktionsbezirks Elberfeld. Die zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften der letzteren unter I 2 genehmigt worden. Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, bei denen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Elberfeld, den 31. März 1897. (772)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für die Königliche Eisenbahndirektion Essen.

Ostdeutsch-Westdeutscher, sowie Berlin- und Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. Am 1. April 1897 wird zu den Tarifen für den Ostdeutsch-Westdeutschen, sowie für den Berlin- und Stettin-Westdeutschen Güterverkehr je ein Nachtrag VIII herausgegeben. Dieselben enthalten u. a. Entfernungen und Frachtsätze für die aus dem Direktionsbezirk Frankfurt a. M. in die Direktionsbezirke Elberfeld und Köln übergehenden Stationen, ferner Entfernungen für die Stationen Caternberg-Nord und Schalke Rh. des Direktionsbezirks Essen, sowie Eilendorf des Direktionsbezirks Köln; endlich eine anderweite Fassung des Abschnitts G (Umkartirungstarif). Ausserdem enthält der erstbezeichnete Nachtrag Entfernungen für die Station Alt Jauer des Direktionsbezirks Breslau, der letztbezeichnete Entfernungen für die Station Neu-Rüdnitz des Direktionsbezirks Stettin.

Elberfeld, den 30. März 1897. (773)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 20. März a. St./1. April n. St. 1897 gelangen je ein neuer Anhang zum Deutsch-Alexandrowoer und Deutsch-Sosnowicer Grenztarif zur Einführung. Dieselben enthalten die Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks — mit Ausnahme von Gaskoks —, Steinkohlenkoksasche sowie Steinkohlenbrikets von Stationen der Direktionsbezirke Kattowitz (Oberschlesischer Kohlenbezirk) und Breslau (Niederschlesischer Kohlenbezirk) nach Alexandrowo loco und transito, Station der Warschau-Wiener Eisenbahn, und nach Sosnowice loco und transito, Station der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowoer Eisenbahn.

Soweit durch den neuen Anhang zum Deutsch-Sosnowicer Grenztarif in einzelnen Fällen geringfügige Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 3. Mai a. St./15. Mai n. St. 1897 in Kraft.

Durch diese neuen Tarife werden der Anhang zum Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif vom 20. August a. St./1. September n. St. 1896 und der Anhang zum Deutsch-Sosnowicer Grenztarif vom 3. August a. St./15. August n. St. 1896 aufgehoben.

Druckstücke der neuen Tarife sind bei den Fahrkartenausgabestellen unseres Bezirks unentgeltlich zu haben.

Bromberg, den 30. März 1897. (774)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Getreide-Ausnahmetarif. Mit Gültigkeit vom 20. März alten/1. April neuen Stils d. J. ab werden die durch den VI. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7, für Getreide und Oelsamen eingeführten direkten Entfernungen und Frachtsätze von Südostbahnstationen über Kupjansk-Wirballen nach Königsberg — unter c und d — durchweg um 1 Werst bezw. 0,05 Kop. für 100 kg ermässigt. Gleichzeitig sind auch die im V. Nachtrag dieses Tarifs (Seite 3) von Popassnaja nach Königsberg, Memel und Pillau aufgeführten Entfernungen um je 1 Werst und die Frachtsätze für Getreide nach Pillau um 0,04 Kop., in den übrigen Fällen aber um 0,05 Kop. für 100 kg zu ermässigen.

Bromberg, den 30. März 1897. (775)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zum Tarife für die Beförderung von Gütern usw. auf der schmalspurigen Privateisenbahn Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf, sowie zum Anhange zu den Tarifen für die Beförderung von Gütern usw. auf den schmalspurigen Eisenbahnlinien Zittau-Markersdorf und Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf ist je ein Nachtrag I erschienen, wovon Abzüge durch die Sächsischen Güterverwaltungen bezogen werden können.

Die Nachträge enthalten u. a. für den Binnenverkehr der Schmalspurbahnen ermässigte Frachtsätze für Güter der Spezialtarife I, II und III und des Ausnahmetarifs für Holz.

Dresden, am 31. März 1897. (776)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

1. Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-, 2. Frankfurt a. M.-Gustavsburg usw.-, 3. Hessisch-, 4. Rheinisch Nassau-, 5. Saarbrücken-Bayerischer Güterverkehr. Vom 1. April d. J. werden Gaskokes, wenn von Gasanstalten versandt, zu den gleichen Frachtsätzen wie die Düngemittel des Ausnahmetarifs 5 (bezw. 13 des unter 2 genannten Verkehrs) abgefertigt.

Nähere Auskunft über die Bedingungen, unter welchen der genannte Ausnahmetarif auf Gaskokes Anwendung findet, wird von den Dienstesstellen ertheilt.

München, im März 1897. (777)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutscher Gütertarif (I II). Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 wird der Nachtrag III zum Ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) eingeführt.

Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife usw.

a) Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks:
   Bromberg: Czarnikau;
   Breslau: Alt Jauer, Gutschdorf, Hennersdorf, Reinswalde,* Thomaswaldau, Willenberg, Zadel;
   Posen: Berkenwerder, Dechsel, Landsberg a. W.-Brückenvorstadt, Rosswiese und Trebisch.
   (Die erhöhten Getreidesätze von Filehne-Südbahnhof, Krutsch und Rosco nach Posen treten erst mit dem 12. Mai in Kraft.)
b) Anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Breslauer Bahnhöfe.
c) Erweiterung des Ausnahmetarifs 6 b für Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlenkoks, wenn unverpackt (Grudekoks), Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine) durch Aufnahme der Stationen: Bromberg, Grube Vaterland, Trebnitz i. d. M. und Lichtenau i. Schl.
d) Berichtigungen und Ergänzungen des Tarifs.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks käuflich zu beziehen.

Bromberg, am 27. März 1897. (778)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Rohrbach bei St. Ingbert der Pfälzischen Bahn ist mit Gültigkeit vom 1. April d. J. in den Hessisch-Pfälzischen Güterverkehr einbezogen worden. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Mainz, den 30. März 1897. (779)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks mit Ausnahme von Gaskoks, Steinkohlenkoksasche, sowie Steinkohlenbrikets, Braunkohlen, auch pulverisirt, Braunkohlenkoks, wenn verpackt (Grudekoks), Braunkohlenbrikets (auch Nasspresssteine) kommen vom 1. April d. J. ab Ausnahmefrachtsätze von Lauterburg-Hafen und Strassburg nach sämmtlichen für den Wagenladungsverkehr eröffneten Stationen unseres Binnenverkehrs zur Einführung. Die Ausnahmefrachtsätze sind nach den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) berechnet. Ferner treten am 1. April d. J. für die Beförderung der gleichen Artikel Ausnahmefrachtsätze nach Basel Reichsbahn von Mannheim Station der Badischen Bahn mit 0,64 ℳ, von Ludwigshafen mit 0,64 ℳ, von Maximiliansau mit 0,54 ℳ und von Speyer-Hafen mit 0,63 ℳ für 100 kg in Kraft.

Strassburg, den 29. März 1897. (780)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der im Nachtrag III zum Belgisch-Südwestdeutschen Heft 3a vom 1. Januar 1895 (Verkehr Belgische Häfen-Reichsbahn) enthaltene Ausnahmetarif Nr. 15 für nicht eisenhaltiges Manganerz tritt am 1. April d. J. ausser Geltung. Die Abfertigung derartiger Sendungen erfolgt vom bezeichneten Tage ab zu den Sätzen des Ausnahmetarifs Nr. 12 (Eisenerz) im gleichen Tarifheft.

Strassburg, den 26. März 1897. (781)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Am 1. d. Mts. ist zum Saarkohlentarif Nr. 21 nach der Französischen Ostbahn vom 25. Februar 1894 der zweite Nachtrag erschienen, welcher hauptsächlich für Kokstransporte ermässigte Frachtsätze, bei einzelnen Uebergängen auch geringe Ermässigungen und Erhöhungen der Frachtsätze für Kohlentransporte enthält. Die Erhöhungen betreffen den Verkehr über Fentsch (Audun-le-

Roman) und erlangen erst Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab. (782)
St. Johann-Saarbrücken, 3. April 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Kohlenverkehr. Unsere Bekanntmachung vom 29. März cr. wird dahin ergänzt, dass die Frachtsätze nach Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn erst an einem noch näher bekannt zu machenden Tage in Kraft treten.
Dortmund, den 3. April 1897. (783)
Die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil III Heft Nr. 2 vom 1. August 1894. Für Malzsendungen in Ladungen von 10 000 kg ab Kanizsa wird bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1897 aus den direkten Frachtsätzen ein Nachlass von 0,12 *M.* für 100 kg bewilligt.
Die Vorlagen sind an die K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien zu richten.
München, im März 1897. (784)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Elsterwerda B. D., Görlitz, Grosszschocher, Kamenz, Plagwitz-Lindenau und Weida der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der ehemaligen Oberhessischen Bahnen andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 1. April 1897. (785)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Süddeutscher Verbands-Güterverkehr, Theil II, Tarife vom 1. Juni 1892, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 kommen zwischen Aschaffenburg und Gemünden einerseits und verschiedenen nördlichen Verbandsstationen andererseits theilweise geänderte Entfernungen zur Einführung und werden die Stationen des Kgl. Eisenbahndirektionsbezirkes Posen: Stralkowo und Wreschen aus dem Ostpreussisch-Württembergischen Tarif vom 1. August 1891 in das vorgenannte Tarifheft übernommen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Entfernungen noch bis 15. Mai 1897.
Näheren Aufschluss ertheilen auf Verlangen die Verbandsstationen.
München, im März 1897. (786)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Direkter Verkehr mit der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn. Zwischen den Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn Krappitz, Dobrau O./S., Klein-Strehlitz, Kujau, Lonschnik, Krobusch, Zülz O./S., Neuhof bei Neustadt O./S. und Leuber O./S. einerseits und den Stationen der Tarifgruppe II andererseits gelangen — und zwar für die Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz mit sofortiger Gültigkeit, für diejenigen der Direktionsbezirke Breslau und Posen mit Gültigkeit vom 11. April d. J. — auf Grund der Staatsbahntaxen gebildete direkte Frachtsätze für nachfolgende Artikel zur Einführung:
1. Spiritus, 2. Getreide und Mühlenfabrikate, Rohzucker des Spezialtarifs I, 3. Steine (Bruch-, Ziegel- und Pflastersteine), gebrannten Kalk, 4. Kartoffeln, Düngemittel des Rohstofftarifs, Zuckerrüben und Schnitzel, 5. Wegebaumaterialien, 6. Holz der Spezialtarife II und III. Die Beförderung erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Gütertarifs für die Königlich Preussischen Staatsbahnen, Gruppe II.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Kattowitz, den 3. April 1897. (787)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessisch-Linksrheinischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Frankfurt a. M., Mainz einerseits und Köln und St. Johann-Saarbrücken andererseits ein neuer Tarif eingeführt, der neben mehrfachen Fsachtermässigungen einzelne Frachterhöhungen enthält. Letztere werden erst vom 15. Mai d. J. ab gültig.
Durch den neuen Tarif werden aufgehoben;
1. der Gruppentarif VI (Direktionsbezirke Cassel und Frankfurt a. M.) vom 1. April 1895;
2. der Gruppentarif VIII (Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken) vom 1. April 1895;
3. der Tarif für den Linksrheinisch-Hessischen Güterverkehr (Gruppe VIII/VI) vom 1. April 1895;
4. der Tarif für den Rechtsrheinisch Hessischen Güterverkehr (Gruppe VII/VI) vom 1. April 1895;
5. der Tarif für den Frankfurt Hessischen Wechselverkehr vom 1. September 1892;
6. der Tarif für den Saarbrücken-Hessischen Güterverkehr vom 15. August 1889;
7. der Tarif für den Rheinisch-Westfälischen-Südwestdeutschen Verkehr, Heft C 1, vom 1. Juli 1890;
8. der Tarif für den Rheinisch-Westfälischen-Südwestdeutschen Verkehr, Heft C II, vom 1. April 1890;
9. der Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verkehr, Heft C III vom 1. Oktober 1893;
10. Tarif für den Rheinisch-Westfälisch-Oberhessischen Verkehr vom 1. November 1896;
11. der Tarif für den Köln (rechtsrheinisch)-Oberhessischen Verkehr vom 1. Oktober 1890;
12. der Tarif für den Frankfurt-Oberhessischen Verkehr vom 1. Mai 1890,

soweit sie sich auf den Verkehr zwischen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet.
Die in dem Tarife enthaltenen Ergänzungen der Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind nach Maassgabe der Bestimmung unter I (2) derselben genehmigt worden.
Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen. (788)
Frankfurt a. M., den 30. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird der in den Gütertarifen Heft 2 und 3 für den vorbezeichneten Verkehr enthaltene Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) für den Verkehr zwischen den Stationen der Westdeutschen Privat- etc. Bahnen einerseits und den Stationen der Preussischen Staatsbahnen, der Oldenburgischen Staatsbahn, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn, der Kerkerbachbahn, der Farge-Vegesacker und der Hoyaer Bahn andererseits auf die Artikel Brennstoffe (Gaskoks, Holzkohlen, Torf und Torfkohle) und Holz des Spezialtarifs III ausgedehnt.
Ferner werden von dem gleichen Tage ab im Gütertarife Heft 2 für den Verkehr von den Kohlenversandstationen der Preussischen Staatsbahnen und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach den Stationen der Westdeutschen Privat- etc. Bahnen neue Ausnahmefrachtsätze für Stein- und Braunkohlen unter Zugrundelegung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) eingeführt. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze, die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht usw. ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Münster, den 31. März 1897. (789)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-Sächsischer Verband. Mit dem 1. April d. J. tritt zu dem Nordostdeutsch-Sächsischen Gütertarif der Nachtrag 1 in Kraft.
Derselbe enthält neben den seit Herausgabe des Tarifs einzeln veröffentlichten Tarifänderungen und -Ergänzungen:
a) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Czarnikau, Filehne Südbhf., Güldenau, Hallberg, Krutsch, Lubasch, Ritschenwalde, Rosko, Waldowshof, Werdum des Direktionsbezirks Bromberg, Bartin, Bublitz, Danzig Hauptbhf., Grünewald, Wossarken, Zechendorf des Direktionsbezirks Danzig, Jorksdorf, Kuddern, Steffenswalde, Stooszmen des Direktionsbezirks Königsberg i. Pr. und Königsbrück der Sächsischen Staatsbahnen, sowie ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für Station Dratzigmühle des Direktionsbezirks Bromberg,
b) neue Ausnahmefrachtsätze für Rübenerde zum Düngen und für Stein- und Braunkohlen,
c) Erweiterung des Rohstofftarifs,
d) Ermässigung einzelner östlicher Schnittausnahmefrachtsätze für Holz und Getreide,
e) anderweite ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Flachs, sowie anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Ausnahmefrachtsätze für Hanf,
f) Berichtigungen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Czarnikau sind erst gültig vom 10. April d. J., diejenigen für Königsbrück vom Tage der Eröffnung des vollspurigen Betriebes auf der Linie Klotzsche-Königsbrück. Die Erhöhungen der Hanfausnahmesätze und die infolge der Berichtigungen vereinzelt eintretenden Frachterhöhungen werden erst vom 1. Juni d. J. gültig.
Abzüge des Nachtrages sind durch Vermittelung der Fahrkartenausgabestellen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen, auch geben über die Höhe der Frachtsätze die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Bromberg, den 30. März 1897. (790)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theil II. Mit Gültigkeit vom 8./20. Mai 1897 wird die nach dem Deutsch-Russischen Gütertarif, Theil II bestehende Frachtermässigung für Tannin im Verkehr nach Moskau, St. Petersburg und St. Petersburg-Zollstation aufgehoben. Der Tarif ist daher auf Seite 191 durch Entfernung der *)*) bei Tannin zu berichtigen.
Bromberg, den 31. März 1897. (791)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutscher Privatbahn - Gütertarif (Heft 2). Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. kommen direkte Entfernungen für den Verkehr zwischen Nordhausen, Station des Eisenbahndirektionsbezirkes Cassel einerseits und den Stationen der Altdamm - Colberger Eisenbahn andererseits zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen.

Stettin, den 3. April 1897. (792)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Die Stationen Bad-Schmiedeberg, Düben, Entritzsch, Grüna, Kültzschau, Laussig b. Düben, Marsdorf b. Sorau, Mensdorf, Peissen, Prühlitz, Schiessplatz-Jüterbog, Schöneteld b. Leipzig, Söllichau, Tiefenbrunnen, Treuenbrietzen, Woltersdorf b. Luckenwalde werden mit Gültigkeit vom 1. April d. J., die Station Mosigkau vom Tage der Betriebseröffnung für den Wagenladungsverkehr und die Haltestelle Wünsdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Halle vom Tage der Betriebseröffnung an in den Ausnahmetarif für den obengenannten Verkehr einbezogen.

Die Höhe der bezüglichen Frachtsätze ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 1. April 1897. (793)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 10. April d. J. wird die Verkehrsstelle F r i e d r i c h s t h a l i n P o m. der Stargard-Cüstriner Eisenbahn für Sendungen an die Zuckerfabrik Friedrichsthal mit den um 2 ℳ für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Pyritz in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, am 31 März 1897. (794)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn - Verband, Theil II, Heft 3.

1. Einführung neuer Frachtsätze für: a) Steinkohle und Briquets, b) Koks (ausnahmlich Gaskoks).
2) Aufhebung von Frachtsätzen.

1. Mit Gültigkeit vom 6 April 1897 gelangen im obverzeichneten Eisenbahn-Verbande für Transporte von:
   a) S t e i n k o h l e n und B r i q u e t s bei F r a c h t z a h l u n g f ü r d a s L a d e g e w i c h t d e r g e s t e l l t e n W a g e n, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief;
   b) K o k s (mit A u s n a h m e v o n G a s k o k s) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief, im direkten Verkehre v o n Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke: Elberfeld, Essen, Köln und der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn n a c h Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Kärnten, Krain, Tirol und Vorarlberg) und n a c h Stationen der K. K. priv. Oesterr. Südbahn (Linien auf Oesterreichischem Gebiete) neue ermässigte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den vorgenannten Königl. Eisenbahndirektionen bezw. bei der Dortmund-Gronau - Enscheder Eisenbahn zu erfragen sind.

Der Frachtberechnung für Kokstransporte wird mindestens das L a d e g e w i c h t d e r g e s t e l l t e n W a g e n zu Grunde gelegt, hierbei jedoch für Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 10, aber weniger als 15 t nur ein solches von 10 t gerechnet. Stellt sich indess das danach festgestellte Ladegewicht der Wagen niedriger, als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht für d a s l e t z t e r e berechnet.

Insoweit die hierdurch verlautbarten Frachtsätze gegenüber dem bis inkl 5 April 1897 gültigen Tarife (Ausnahmetarif 16 im Theil II, Heft 3 des obbezeichneten Eisenbahn-Verbandes) Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen ausdrücken, bleiben die seitherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 16 n o c h b i s 1. J u n i 1897 in Wirksamkeit.

Bezüglich der in den Nachträgen I, IV und V zum vorbezeichneten Tarif-Theil II, Heft 3 zum Ausdrucke gebrachten Frachtermässigungen im Rückvergütungswege wird verlautbart, dass dieselben bei Anwendung der hier publizirten neuen Frachtsätze keine Anwendung finden; für die jedoch bis inkl. 5 April l. J. aufgelieferten Transporte bleibt die Rückvergütung wie seither an die Auflieferung der in den bezeichneten Tarifnachträgen stipulirten Mindestmengen gebunden, wobei selbstverständlich jene bezüglichen Sendungen mitzählen, welche ab 6 April 1897 bis zum Ablaufe der für die Auflieferung der stipulirten Mindestmenge bestimmten Zeit, auf Grund der neuen Frachtsätze — unter Wegfall der seitherigen Rückvergütung — zur Abfertigung gelangen.

2. Mit 1. Juni 1897 werden demgemäss sämmtliche Frachtsätze des Ausnahme-Tarifes 16, enthalten im Theil II, Heft 3, des obverzeichneten Eisenbahn - Verbandes, gültig vom 1. März 1894, bezw. in den zu diesem Tarifhefte gehörigen Nachträgen aufgehoben.

Wien, am 31. März 1897. (795)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für S e i l e r w a a r e n und H a n f g a r n e treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Unter-Radelberg .	238 ₰	223 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz von Unter-Radelberg .	241 ₰	227 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Unter-Radelberg .	233 ₰	218 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Unter-Radelberg .	292 ₰	270 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 3. April 1897. (796)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Die in Nr. 100 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 19. Dezember 1896 auf Seite II (2489) für Marmorschotter von H o h e n e l b e nach den Elbeumschlagsplätzen enthaltenen Frachtsätze finden ab 15. April a. c. auch Anwendung für M a r m o r m e h l, M a r m o r s t e i n k ö r n e r und M a r m o r a b f a l l.

Wien, am 3. April 1897. (797)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Meppen-Haselünner Eisenbahn. Für unseren B i n n e n v e r k e h r kommt ab 1. April d. J. ein neuer Tarif, und soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst am 15. Mai 1897 gültig, zur Einführung.

Die in dem Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Die Tarife sind auf den Stationen Meppen und Haselünne käuflich zu haben.

Haselünne, den 15. März 1897. (798)
Die Betriebsverwaltung.
Stemmler.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen diesseitigen Stationen und Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen über die Schweiz und den Arlberg gelangt am 1. Juni 1897 ein neuer Tarif zur Einführung, welcher gegenüber den jetzigen erhöhte Fahrpreise enthält. Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Tarifbüreau hier.

Strassburg, den 27. März 1897. (799)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

An die Stelle des Tarifs für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Hunden, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern auf der schmalspurigen Eisenbahn von Colmar nach Markolsheim vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen tritt mit Gültigkeit vom 1. April 1897 ab ein neuer Tarif.

Durch denselben werden lediglich Ermässigungen zur Einführung gebracht.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Der neue Tarif für die schmalspurige Eisenbahn von Colmar nach Markolsheim kann zum Preise von 0,50 ℳ durch unsere Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 24. März 1897. (800)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Hunden, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahr-

zeugen und Gütern auf der schmalspurigen Eisenbahn von Lützelburg nach Pfalzburg vom 1. Mai 1895 gelangt am 1. April d. J. zur Neuausgabe.

Durch dieselbe werden lediglich Frachtermässigungen eingeführt.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

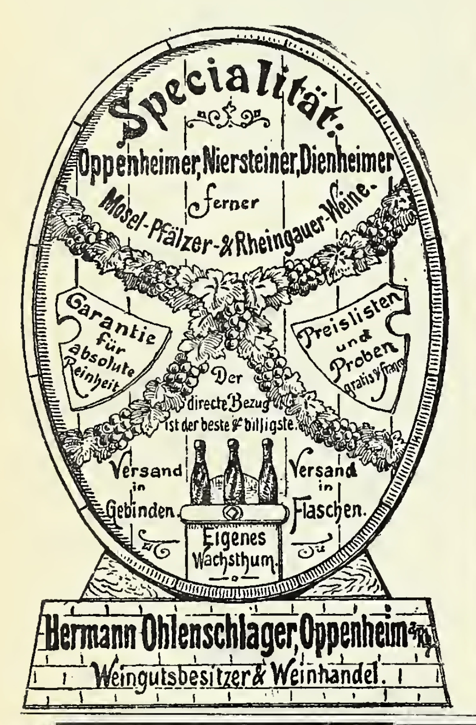
Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Der Tarif kann zum Preise von 0,20 ℳ von unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Strassburg, den 24. März 1897. (801)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

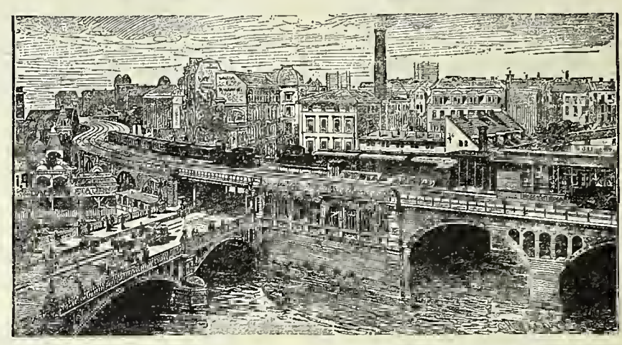


Büsscher & Hoffmann
(m. b. H.)
Bhf. Eberswalde, Halle a/S., Strassburg i/E., Mainz, Mariaschein i/B.
Filialen: Breslau, Königsberg i/Pr., Nürnberg.

Einf. und Doppel-Pappdächer, verbesserte Holzcementdächer.

Guss-Asphalt. Asphalt-Platten. Fertige Isolirungen etc.

Auf dem Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct



mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Kies-Schutzleiste für Holzcementdächer D. R.-P. 85 901.
Keine Löthung mehr erforderlich. Jeder Theil frei beweglich und leicht auszuwechseln.

Vertretung von

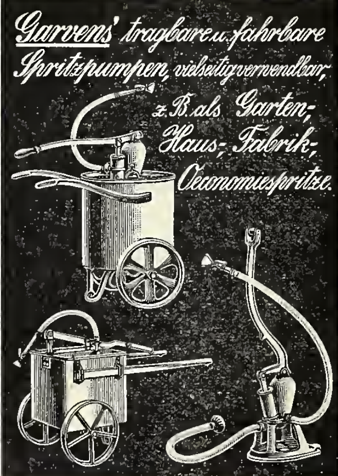
Haarmann's D. R.-P. 63 437
Asphaltputz,
auf senkrechten u. hängenden Flächen von Stein, Eisen, Holz etc. für Mauern, Pissoirs, Bassins fest und fugenlos anzubringen.

Haussen's D. R.-P. 75 684 / 87 015
Falzziegel-Unterdachung
mittelst Dachpapplage.
Kein Eindringen von Schnee, Staub, Russ, Kein Schwitzwasser; dagegen Sturmsicherheit und Wärme-Isolirung.

Von allen holzkonservierenden Anstrichen bewährt sich stets als weitaus wirksamster das
Avenarius Carbolineum
D. R.-Pat. No. 46021.
Einzig echte, seit 2 Jahrzehnten erprobte Originalmarke.
Näheres durch R. Avenarius & Co., Stuttgart, Hamburg, Berlin & Koln.

Tenderlokomotive
zu **kaufen gesucht!**
Gebraucht, jedoch in gutem Zustande, möglichst 3/3 gekuppelt, kurzer Radstand, ca. 4000 kg Zugkraft, 32000 kg Adhäsionsgewicht.
Off. unter Beif. v. Zeichnung od. Papieren an Annonc.-Exped. **„Invalidendank“ Wurzen i/Sa.** unter „Lokomotive 2.“





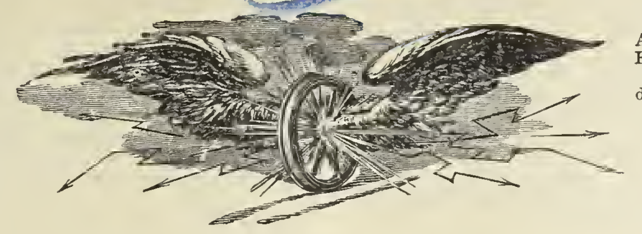


Commandit-Gesellschaft für Pumpen- & Maschinenfabrikation
W. GARVENS
HANNOVER
BERLIN, Kanonierstr. 1
KÖLN, Unt. Goldschmied 10/16
HAMBURG, Gr. Reichenstr. 23
WIEN, Walfischgasse 14
Jllustr. Cataloge portofrei.
GARVENS' PUMPEN auch erhältlich durch alle Maschinenhandlungen u. s. w.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 29. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 10. April 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 7 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Aus Friedrich List's „Eisenbahn-Journal“.

Nr. 3. **1835.**

Kosten der bewegenden Kraft auf Eisenbahnen.

Nach dem Auszug eines Berichts über die Glasgow- und Garnkirk-Eisenbahn standen die Kosten der bewegenden Kraft nach 15 monatlicher Erfahrung auf folgende Weise, wobei jedoch zu bemerken ist, dass seitdem mehrere neue Erfindungen, welche auf Verminderung dieser Kosten Einfluss haben, gemacht worden sind und dass deren noch täglich gemacht werden.

Die auf dieser Eisenbahn im Gange befindlichen Dampfwagen sind denen der Liverpool-Manchester Eisenbahn ähnlich, wiegen einschliesslich des Brennmaterialwagens, jedoch mit Ausschluss des Wassers, 6 t oder 120 Ctr. jede, und kosten 650 £ oder 4 550 Thaler. Sie sind 18 Pferdekräfte stark.

Die Quantität an Koks, welche sie konsumiren, ist pro Tonne und Meile 0,097 von einem Penny, die Tonne Koks zu 2 240 Pfund und zu 158,6 d gerechnet. Die Kosten für Oel, Hanf usw. sind 0,18 d. Beide Kosten machen zusammen 0,277 d oder ein wenig mehr als einen Farthing pro Tonne und Meile.

Die Maschinen mit den schweren Gütern legen in der Stunde 8 bis 10 Englische Meilen zurück, ziehen 20 bis 24 beladene Wagen, jeder 4 t schwer, also 80 bis 90 t oder 1 600 bis 1 800 Ctr. Bruttogewicht.

Netto betragen die Zugkosten auf dieser Bahn 0,375 d für jede Tonne und Meile oder ein wenig mehr als $^2/_3$ d.

Nach dieser auf Erfahrung gegründeten Berechnung würden bei gleichen Preisverhältnissen die Zugkosten pro Centner und Deutsche Meile $^3/_5$ ₰ Preussisch betragen.

Zwischen Leipzig und Dresden würden demnach die Zugkosten sich auf $9^3/_5$ ₰ pro Centner stellen, folglich weit geringer, als sie in dem zweiten Berichte des Leipziger Eisenbahnkomitees angenommen worden, wo sie zu einem guten Groschen angeschlagen sind.

Ueber die Hanseatisch-Hannoversche Eisenbahn.

Reden für und wider! ....

.... I. Wider.

.... Seines Erachtens seien die Eisenbahnen für den Verkehr im Innern nicht nothwendig; was wir dagegen bedürfen, sei die Anlegung von Chausseen in grösserem Umfange als es bisher geschehen; wer aber glaube, dass, weil es mit der Anlegung von Chausseen bisher nicht habe recht gehen wollen, von dem dürfte es sicher sein, dass er in seinen Erwartungen mit Dampffahre. Was endlich unsern Transitoverkehr betreffe, so lasse es sich nicht verkennen, dass derselbe für unser Land von aussergewöhnlichem Nutzen sei, ... Könnten diese Vortheile durch Anlegung von Eisenbahnen bedeutend erhöht werden, oder kämen wir in Gefahr sie zu verlieren, ... allein man werde nicht verlangen, dass man an die Existenz solcher Gefahren, oder an den Gewinn durch die Anlagen blind glauben, es vielmehr natürlich finden müsse, dass man auch in dieser Beziehung prüfe, ehe man sich zu einer tief eingreifenden Entscheidung entschliesse. Frage man nun zuerst, worin die Gefahr bestehe, so werde man auf die Möglichkeit und sogar Wahrscheinlichkeit verwiesen, dass in den Deutschen Nachbarländern Anlagen zustande kämen, die möglicherweise uns allerdings grossen Nachtheil würden zufügen können. Abgesehen nun davon, dass die Möglichkeiten bisher noch keine Wirklichkeiten seien, dass es daher gewiss zweckmässiger sein dürfte, die Zukunft abzuwarten, ehe man damit beginne, ihr den Krieg zu erklären, so scheine doch die Hilfe, welche man von den Eisenbahnen sich verspreche, in der That etwas fabelhaft zu sein .... Man kann diese Vortheile durchaus als solche beseitigen, die davon herrühren, dass wir bisher keine Eisenbahn gehabt haben, die wir nun aber anlegen sollen, um uns, wie man glaube, diese Vortheile zu erhalten und zu vermehren. Offenbar enthalte die Argumentation die grellsten Widersprüche;

kämen wir aus diesem Grunde zu der Anlegung von Eisenbahnen, so glichen wir jenem Hypochondristen, der aus Angst vor dem Tode sich selbst den Tod gegeben habe, und er würde, wenn er, statt gegen die Eisenbahnanlegung zu reden, sich aus diesen Gründen dafür erklärte, glauben, sich in der komischen Lage eines Mannes zu befinden, der damit beschäftigt sei, seine eigene Leichenrede zu halten . . . .

. . . . Er habe bisher einen Punkt nicht in Anschlag gebracht, der gleichwohl sehr in Betracht komme, nämlich die durch die Eisenbahn nothwendig erfolgende Vermehrung des Reiseverkehrs. Die reellen Vortheile, welche daraus für das Land entstehen würden, betrachtete er auch in dieser Beziehung sehr zweifelhaft, da es nicht zu verkennen sei, dass die Eisenbahn und der damit in Verbindung stehende Dampfwagen der Posteinnahme Nachtheile bringen müssen.

Nr. 4. **1835.**

Allgemeines.

In Amerika geht das grosse Werk der inneren Verbesserungen seinen grossen Gang fort. In allen Staaten sind Eisenbahnen im Werke; sogar am unteren Mississippi, in Alabama, Georgien und im Gebiet von Florida. Die Stadtverordneten von Newyork und Brooklyn haben eine Versammlung gehalten und beschlossen, die Newyork- und Erie-Eisenbahn auf jede mögliche Weise zu unterstützen, und der Staatsgesetzgebung zu empfehlen, ein Gleiches zu thun. In diesem Staate, der jetzt schon von Dampfbootlinien und Kanälen durchschnitten ist, wozu noch zwei grosse Eisenbahnlinien kommen, sind noch fünf andere Mammuthunternehmungen auf dem Tapet, nämlich ein Kanal vom See Ontario nach dem Hudson, 142 Meilen lang und für grosse Seeschiffe fahrbar, welcher viele Millionen kosten, aber einen grossen Theil des Handels der Seegebiete mit Canada nach Newyork leiten soll; ein gleicher Kanal vom See Ontario nach Utica am Eriesee, dessen Kosten auf mehr als eine Million Thaler veranschlagt sind; die Verbindung des Illinoisflusses mit dem Michigansee vermittelst eines Kanals; eine eiserne Hängebrücke von Newyork nach Brooklyn über den North River und eine Brücke über den Hudson bei Albany.

Täglich werden neue Erfindungen und Verbesserungen an den Dampfwagen und Dampfmaschinen gemacht. Die neueste hat 4,5 Fuss hohe Räder mit schmiedeeisernen Speichen; alle operirenden Theile der Maschine sind von Gussstahl. Sie fährt 1600 Ctr. 18 Englische Meilen in einer Stunde. Die schwer entzündliche Anthracit (Kohlenblende) wird nach zahllosen Versuchen endlich mit Erfolg bei den Lokomotivmaschinen angewendet. Dieser grossartige Unternehmungsgeist theilt sich auch den Südamerikanischen Staaten und den Westindischen Inseln mit. Eine Eisenbahn auf der Landenge von Panama ist neuerdings zur Sprache gekommen, und die Regierung von Havanna hat für die Anlegung einer Eisenbahn von Havanna nach Guines zu einem in England zu machenden Anlehen von zwei Millionen Thalern Autorisation ertheilt. . . . .

Nr. 9. **1835.**

Uebersicht.

. . . . In Frankreich wird der Eisenbahneifer der Privaten von der Regierung und den Kammern fast systematisch erstickt, der Himmel mag wissen, aus welchem Grund. Man hat auch wohl keinen. Dazu kommt die unselige und erbärmliche Einrichtung, einzelne Personen mit den Eisenbahnprojekten gleichsam zu belehnen und sie zu Privatspekulationen weniger grosser Kapitalisten zu machen, die dann ganz im Geiste von Monopolisten voranschreiten, anstatt wie in England und Nordamerika provisorische Komitees zu ernennen, und diese zu verpflichten, die Unternehmung zur öffentlichen Subskription zu bringen. Auf diese Weise ist eine der besten Routen in Europa, die von Paris über Rouen nach Havre, deren Verkehr so ausserordentlich gross ist, dass sich die Reinertragsberechnung auf mindestens 15 $\frac{5}{8}$ stellt, noch immer nicht zur Subskription gekommen, ungeachtet alle Vorarbeiten längs vollendet sind. Herr Thiers machte in der verflossenen Session allerlei Vorschläge, wie die Subskription durch Regierungsbegünstigungen zu bewirken sei, während doch nichts weiter erforderlich wäre, als dass ein Komitee, nach Art des Leipziger Eisenbahnkomitees, die Verkehrsverhältnisse untersuchte, darüber Bericht erstattete und die Subskription eröffnete. . . . .

Wohlfeile Eisenbahnen.

Während man in England Eisenbahnen erbaut, welche 150000 bis 200000 Preussische Thaler pro Englische Meile kosten, errichten die Nordamerikaner dergleichen zu 10000 Thalern pro Englische Meile und diese thun so gut ihren Dienst wie jene, das heisst, sie befördern ebenso mächtig als jene Industrie und Verkehr der in ihrem Bereich gelegenen Gegend. Man muss aber nicht denken, dass alle Amerikanischen Eisenbahnen so wohlfeil gebaut seien; es gibt deren viele zu 50000 bis 60000 Thaler pro Meile, die ebenso gut mit Dampfmaschinen befahren werden, wie die besseren Englischen. Allein man baut dort nicht aus Vorliebe für diese oder jene Bauart oder aus Ehrgeiz, sondern man richtet sich immer nach den Umständen; wo eine solide Bahn sich austrägt, baut man sie solid; wo Verkehr und Mittel noch gering sind, baut man so wohlfeil als möglich, in der Hoffnung, die Werke in Zukunft durch ihren eigenen Ertrag zu verbessern. Dieses „sich nach den Umständen richten“, dieses nie „die Hände in den Schooss legen“, dieses „immer vorwärts gehen“ ist eines der hauptsächlichsten Geheimnisse der mächtigen Industrieentwickelung jener Länder. . . . .

Nr. 10. **1835.**

Die Englischen Unternehmer Deutscher Eisenbahnen.

Soeben ist in Hamburg ein zweiter Theil der Remarks usw. oder zu Deutsch: der Bemerkungen über die Hannover-Braunschweig-Hamburger Eisenbahn, ebenfalls in Englischer Sprache, erschienen, welche gründlich zu beleuchten wir besonders aufgefordert sind, da sie auf allen Seiten Ausfälle auf das Eisenbahnjournal und dessen Herausgeber enthalten. Der Verfasser hat sich auch diesmal nicht genannt; dass Herr Capitain Taylor es sei, können wir nicht geradezu behaupten; soviel aber ist gewiss, dass das Buch ganz im Interesse seiner früheren Pläne geschrieben ist.

Die Remarks finden nur massive Eisenbahnen eines Englischen Unternehmers würdig, und behaupten, für eine andere Bauart sei die Unterstützung Englischer Kapitalisten nimmer zu erwarten. Die Holzeisenbahnen sind ihnen ein verächtliches Machwerk, dass schon vor 100 Jahren von England und auch neuerlich von Nordamerika verworfen worden sei. Die Vertheidiger dieser Bauart suchen sie als Visionäries oder als Phantasten darzustellen, welchen es an Urtheilskraft, an ruhiger Ueberlegung und an Sachkenntniss fehle.

Diese Visionäries, geben sie zu verstehen, hätten sich in den Kopf gesetzt, ganz Deutschland mit einem Netz von Eisenbahnen zu überziehen, weil es aber an dem erforderlichen Verkehr und an dem nöthigen Kapital fehle, so hätten sie die Bau- und Transportkosten in ihren Berechnungen über die Gebühr herabzusetzen gesucht, um ein günstiges Facit herauszubringen. Herr Vignoles habe sich aber bestimmt erklärt, mit einer anderen als einer ganz massiven Eisenbahn-Bauart nichts zu schaffen haben zu wollen, weil seine und die Erfahrung aller anderen praktischen Ingenieure dahin gehe, dass diese Bauart doch am Ende die wohlfeilere und bei weitem die nützlichere für das Publikum sei.

Es wäre besser, statt sich mit so weitaussehenden Projekten zu tragen, sich an das Charakteristische und Ausführbare, nämlich an die Eisenbahn von Hamburg nach Hannover und Braunschweig, zu halten. Hier trage der Verkehr einen ganz massiven Bau aus, vorausgesetzt, dass man sich einzig an den Elbehandel halte und der Anlage einer Eisenbahn auf dem rechten Elbeufer zuvorkomme. Eine Verbindung des Elbehandels mit dem Weserhandel, indem man die Bahn über Rothenburg führe und sie dort nach Hamburg und Bremen verzweigen lasse, wodurch man nebenbei noch eine Verbindung zwischen Bremen und Hamburg gewinne, sei wegen des Umweges, wegen der Interessen von Lüneburg, und weil diese Route einen Hauptantheil an dem Elbehandel einer Preussischen Route auf dem rechten Elbeufer vorbehalte, nicht räthlich, während die von Herrn Vignoles gewählte Route Preussen abhalten müsste, eine Eisenbahn auf dem rechten Elbeufer anzulegen.

Dies ungefähr ist die Quintessenz der in dieser Broschüre enthaltenen Raisonnements. Es ist der Taylor-Vignoles'sche Plan, der hier vertheidigt wird, es ist Englisches Kapital, das Deutschland einzig und allein soll glücklich machen können. Alle in dem Büchelchen enthaltenen Notizen, Beweise und Argumente zielen hierauf ab und alles, was dagegen spricht, wird als falsch und unhaltbar, alle diejenigen, welche die Verbindung der erwähnten Städte auf eine andere als von den Remarks beabsichtigte Weise zustande bringen wollen, werden als „Visionäries“ dargestellt. . . . .

Nr. 12. **1836.**

Die Englischen Unternehmer Deutscher Eisenbahnen.

(Fortsetzung von Nr. 10.)

Der Verfasser der Remarks, Herr Elliot, Sekretär bei dem Englischen Generalkonsulat in Hamburg — die „Allgemeine Zeitung“ nennt uns den Ungenannten — behauptet: „einem allgemeinen Deutschen Eisenbahnsystem, worüber bei uns so viel gesprochen und geschrieben werde, ständen Schwierigkeiten entgegen, welche uns für immer abhalten sollten und müssten

dieses Ziel zur Richtschnur zu nehmen". Herr Elliot hat offenbar einen unglücklichen Zeitpunkt gewählt, dem Deutschen Eisenbahnsystem das Todesurtheil zu sprechen; kaum ist es gedruckt, so erhebt sich ganz Süddeutschland wie ein einzelner Mann, um Hand ans Werk zu legen. An der Spitze dieser Bewegung befinden sich München, Augsburg, Nürnberg, Stuttgart, Basel und vor allem Frankfurt a/M., das kapitalmächtige, das für sich allein imstande ist, die Hauptstränge des Systems zu unternehmen. Herr Elliot kennt die Lage und die Stimmung von Deutschland wenig. Er sieht nicht, dass bei uns eine industrielle und kommerzielle Wiedergeburt zum Durchbruch kommen will, dass das Bewusstsein unseres Zurückbleibens hinter anderen grossen Nationen uns beschämt und vorwärts treibt, dass wir in einem allgemeinen Eisenbahnsystem die Grundbedingung der vollen Wirksamkeit unserer Handelsunion erkennen und dass wir dieses Instruments unserer künftigen Grösse theilhaftig werden müssen, koste es was es will. Darüber ist, Gott sei Dank, im südlichen und mittleren Deutschland nur eine Stimme, Fürsten und Völker, alle Klassen und Stände theilen das Gefühl dieser Nothwendigkeit, und wenn die Privatkräfte nicht ausreichen, so werden Regierungen und Stände ins Mittel treten. Es bedarf nur aufgeklärter staatswirthschaftlicher Ansichten, um Mittel zu finden, die Unternehmer für jeden Fall sicher zu stellen.

Wahrscheinlich beurtheilt Herr Elliot Deutschland nach Hamburg und wir fühlen tief, dass er — ein Engländer — von dieser Stadt und ihren Schwesterstädten an der See sagen kann und darf:

„es sei ein seltsamer Umstand, dass die drei Seestädte von Deutschland die letzten seien, welche für dasjenige Land, von welchem ihr Handel abhinge (nämlich für ihr Deutsches Vaterland), Interesse fühlten (S. 76)."

Ja wohl, es ist ein seltsamer Umstand. Ein Engländer kann sich wohl kaum denken, dass London, Liverpool und Bristol mehr mit dem Auslande als mit England sollten sympathisiren können. Aber auch diese Unnatur wird, wir hoffen es zu einer barmherzigen Vorsehung, ihre Endschaft erreichen. Das grossartige Beispiel der Schwesterstadt Frankfurt a/M. wird, was das Eisenbahnwesen betrifft, seine Wirkung nicht verfehlen. . . . .

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Der Kilometerzeiger Nr. 114 a (Bulgarische Staatsbahnen) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag IV erschienen. Der im April 1894 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer wird durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Neu herausgegeben sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 4 a (Braunschweigische Landes-Eisenbahn), Nr. 16 (Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn), Nr. 24 (Königliche Militär-Eisenbahn), Nr. 48 (Westfälische Landes-Eisenbahn) und Nr. 63 (A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn); ferner ist zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag XV erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse werden aufgehoben:

1. das im November 1895 ausgegebene Verzeichniss Nr. 4 a;
2. das im Januar 1889 ausgegebene Verzeichniss Nr. 16;
3. das im Juni 1892 ausgegebene Verzeichniss Nr. 24 nebst Nachträgen;
4. das im April 1891 ausgegebene Verzeichniss Nr. 48;
5. das im November 1890 ausgegebene Verzeichniss Nr. 63 nebst Nachträgen I—IV.

Zu dem **Uebereinkommen, betreffend den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins** ist der Nachtrag II erschienen und an sämmtliche dem vorgenannten Uebereinkommen beigetretenen Verwaltungen vertheilt worden.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Halle a/S. Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Pretzsch-Kültzschau zwischen den Stationen Düben und Laussig in Kilometerstation 22,7 neu errichtete Haltepunkt Pristäblich für den Personenverkehr eröffnet. Eine Abfertigung von Reisegepäck sowie Annahme von Privatdepeschen findet daselbst nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt. Die Entfernung von Pristäblich bis Düben beträgt 1,8 km und bis Laussig 4,3 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Halle a/S. Die an der Bahnstrecke Dessau - Cöthen gelegene Haltestelle Mosigkau wird am 1. Mai d. J. auch für den Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet. Fahrzeuge, Sprengstoffe sowie Kleinvieh in mehrbödigen Wagen bleiben von der Abfertigung ausgeschlossen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1299 vom 1. d. Mts. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretenen Verwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem vorbezeichneten Uebereinkommen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1325 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Verzeichniss der einfachen (normalen Fahrpreise) usw. (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1397 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1398 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich.

In der Thronrede wurde angekündigt, dass die Regierung Vorlagen einbringen werde, welche die Verstaatlichung einzelner Eisenbahnlinien betreffen. Wie nun versichert wird, ist zunächst nur die Vorlage eines Gesetzentwurfes in Aussicht genommen, welcher die Einlösung der Lokalbahn Lemberg-Belzec betrifft. Das Uebereinkommen mit der Gesellschaft ist geschlossen und bedarf noch der legislativen Genehmigung. Vielleicht wird sich an diese Verstaatlichung noch die Einlösung einer oder mehrerer kleiner Bahnen, deren Termin gekommen ist, schliessen. Dagegen dürfte die Verstaatlichung der grossen Privatbahnen kaum in Angriff genommen werden, so lange der Ausgleich, welcher die ganze Arbeitskraft des Parlaments beansprucht, nicht beendigt ist. Auch die Vorlage des im vorigen Jahre proponirten allgemeinen Verstaatlichungsgesetzes ist vorläufig nicht in Aussicht genommen. Der Abg. Steinwender hat einen Antrag über die Erlassung eines Eisenbahn-Abrechnungs- und Einlösungsgesetzes, sowie über den Kaufschilling der Südbahn angekündigt. Die Regierung hat jedoch, wie gesagt, vorläufig nicht die Absicht, ein solches allgemeines Verstaatlichungsgesetz oder, wie es in der Schweiz heisst, Rechnungsgesetz im Reichsrathe einzubringen. Im Abgeordnetenhause wird demnächst eine Vorlage unterbreitet werden, durch welche der Bau einer grösseren Anzahl von Lokalbahnen sichergestellt werden soll. Der Termin für die Einbringung der Vorlage über die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest ist noch nicht festgestellt.

Einnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im Februar d. J.

Bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ergibt sich für den Monat Februar d. J. im Vergleich zu den Ergebnissen desselben Monats im Vorjahre im Personenverkehr eine Abnahme der Frequenz um 76 677 Personen mit einer Mindereinnahme von 33 411 fl. An diesem Ausfall partizipiren: die westlichen Staatsbahnen mit 59 783 Personen und 25 720 fl. und die Staatsbahnen in Galizien mit 16 894 Personen und 7 691 fl. Im Güterverkehr ist dagegen eine Frequenzsteigerung um 154 027 t mit einer Mehreinnahme von 252 986 fl. zu verzeichnen, wovon auf die westlichen Staatsbahnen 136 451 t und 198 295 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien 17 756 t und 54 691 fl. kommen. Die Minderfrequenz und Mindereinnahme im Personenverkehr ist darin begründet, dass der Monat Februar des laufenden Jahres um einen Tag weniger zählt als der gleiche Monat des Vorjahres. Die Mehrbeförderung im Güterverkehr der westlichen Staatsbahnen entstammt dem lebhafteren Verkehre in den Artikeln Koks, Eis, Eisen- und Stahlschienen, Erde, Sand, Steine, Getreide, Kohle, Mehl, Salz und Ziegel, während bei Holz, wegen Mangel an Schlittenbahn, eine geringe Abnahme in der Frequenz zu verzeichnen ist. Auf den Staatsbahnen in Galizien ist die Frequenzsteigerung auf die Mehrbeförderung von Erde, Sand, Steinen, Kohle und Petroleum zurückzuführen. Die Artikel Heu, Stroh, Getreide und Mehl zeigen eine geringe Verminderung in der Frequenz. Vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. ist eine Mehreinnahme von 658 261 fl. zu verzeichnen.

Zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.

Auf Anregung der Stadt Klagenfurt hat am 22. März dieses Jahres in Prag eine Versammlung von Delegirten der Stadt und der Handelskammer von Klagenfurt, des Landesausschusses von Krain und Oberösterreich, der Handelskammern von Prag und Budweis stattgefunden, um über die Frage der Erbauung einer zweiten Eisenbahn, welche Triest mit seinen

Hinterländern verbindet, schlüssig zu werden. Den Vorsitz führte der Landesausschuss-Beisitzer Graf Adalbert Schönborn. In der Versammlung wurde die vom Landtage des Königreichs Böhmen am 4. März d. J. in dieser Angelegenheit beschlossene Resolution zur Grundlage der schliesslichen Abstimmung genommen. Der erste Satz des ersten Absatzes dieser Resolution, welcher lautet: „Die Regierung wird aufgefordert, bei ihren Maassnahmen für die Herstellung einer zweiten Bahnverbindung mit Triest darauf Bedacht zu nehmen, dass diese den Weg zwischen Böhmen und Triest wesentlich kürze", wurde einstimmig angenommen. Der zweite Satz des ersten Absatzes: „und jene Projekte dermalen zurückzustellen, welche für den Export Böhmens über Triest ohne Belang wären oder demselben nur durch neue Péageverträge mit Privatbahnen dienen könnten", ferner der zweite Absatz der Resolution, welcher lautet: „Die Regierung wird daher aufgefordert, vor allem die Verbindung Klagenfurt über die Karawanken mit einem Punkte der Tarvis-Laibacher Staatsbahnstrecke und von dort die weitere Verbindung sicherzustellen", wurde mit allen gegen eine Stimme genehmigt.

Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft in Prag.

Die Regierung hat der Zivnostenska Banka die Bewilligung zur Errichtung einer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft in Prag mit einem Aktienkapital von 10 Millionen Gulden, wovon vorläufig 2 Millionen Gulden zur Emission gelangen, ertheilt und die vorgelegten Statuten genehmigt.

Aus Bayern.

Die eben erschienene Uebersicht des Umfanges der Bayerischen Staatsbahnen und der den 10 Oberbahnämtern zugetheilten Eisenbahnlinien lässt folgendes entnehmen:

Die Streckenlänge der Bayerischen Staatsbahnen beträgt 5 307,820 km. Es entfallen hiervon auf Hauptbahnen 3 911,276 km, auf Nebenbahnen 1 396,544 km. In diese theilen sich die Oberbahnämter: Augsburg mit 400,7 km und 78 Stationen, Bamberg mit 677 km und 174 Stationen, Ingolstadt mit 398 km und 84 Stationen, Kempten mit 463 km und 88 Stationen, München mit 441 km und 75 Stationen, Nürnberg mit 500 km und 115 Stationen, Regensburg mit 658 km und 133 Stationen, Rosenheim mit 591 km und 117 Stationen, Weiden mit 678 km und 136 Stationen, Würzburg mit 500 km und 118 Stationen.

Es sind demnach 1 118 Bahnstationen, hierunter 39 1. Klasse (mit Inspektoren und Verwaltern besetzt), 32 selbständige Güterstationen, diese ebenfalls mit Inspektoren oder Verwaltern als Vorständen, 100 reine Bahnstationen 2. Klasse ohne Postdienst und 83 solche 2. Klasse mit Postdienst, sämmtliche mit Oberexpeditoren oder Expeditoren mit Anwartschaft auf Beförderung besetzt, 31 reine Bahnstationen 3. Klasse ohne Postdienst und 194 Stationen 2. Klasse mit vereinigtem Postdienst, sämmtliche mit Expeditoren besetzt, 135 Stationen 4. Klasse theils mit Expeditoren, theils mit Adjunkten besetzt und hiervon 117 mit vereinigtem Postdienst, 144 Stationen 5. Klasse mit Bediensteten besetzt, hiervon 23 mit vereinigtem Postdienst, 45 Haltestellen an Nebenbahnen mit Wärtern, 144 Haltestellen an Nebenbahnen mit Güteragenten, 20 Halteplätze an Hauptbahnen und im Vorortverkehr, 149 Halteplätze für den Personenverkehr an Nebenbahnen und eine Ladestelle an Nebenbahnen ohne Personenverkehr.

Die Stationen 1.—4. Klasse haben vollständigen Abfertigungsdienst, jene der 5. Klasse meist nur Abfertigungsdienst für den Personen-, Gepäck-, Hunde- und Kleinviehverkehr.

Die Haltestellen an Lokalbahnen haben vollständigen Güterabfertigungsdienst, gleichviel ob dieselben mit Wärtern oder Agenten besetzt sind.

Die Eintheilung der Oberbahnamtsbezirke ist ersichtlich eine nicht gleichmässige, denn während das grösste Oberbahnamt (Bamberg) 677 km und 174 Stationen hat, entfallen auf das kleinste (Ingolstadt) nur 398 km und 84 Stationen. Es kommt dies daher, dass das Oberbahnamt Bamberg weitaus die meisten Nebenbahnen (13) hat und dass auch 2 der zugetheilten Hauptbahnstrecken sehr lange (mit 127 und 134 km) sind; ausserdem beruht die Eintheilung auf dem Prinzipe, dass die am Oberbahnamtssitze einmündenden Linien möglichst ganz zu dessen Bezirk gehören sollen. Wenn das bedeutendste Oberbahnamt (München) nur 441 km hat, so kommt dies daher, dass dieses bis jetzt gar keine Lokalbahnen und 5 sehr grosse Bahnhöfe (München C. B., Südbahnhof, Ostbahnhof, Rangirbahnhof und Pasing) und ausserdem 4 grosse Güterstationen zugetheilt erhalten hat, welche sehr viel Personal haben.

So hat die Station Centralbahnhof über 1 200 Beamte und Bediensteten, der Rangirbahnhof etwa 300, der Ostbahnhof nicht viel weniger, die Güterstation München etwa 450, die Werkstätte München etwa 300 (ohne Arbeiter) usw.

Sprechen schon diese Ziffern für die Bedeutung der genannten Stationen, so möchten die weiter folgenden den Geschäftsumfang der Generaldirektion selbst und der Oberbahnämter noch viel mehr darlegen: Die Generaldirektion der Bayerischen Staatsbahnen hatte nach der letzterschienenen statistischen Uebersicht unter sich: 1 276 pragmatische Beamte, 17 260 statusmässige Beamte und Bedienstete und 1 116 nicht statusmässige Bedienstete; es sind dies beinahe 20 000 Beamte und Bedienstete, für welche in einem Jahre über 30 Millionen Mark für Gehälter, Funktionszulagen, sonstige Nebenbezüge und Fahrgelder verausgabt werden. Für Taglöhner erwachsen naturgemäss verhältnissmässig hohe Ausgaben.

Die Generaldirektion der Bayerischen Staatsbahnen allein hat etwa 1 000 Beamte und Bedienstete; bei den Oberbahnämtern ist dies je nach deren Umfang verschieden.

Zur Zeit sind im ganzen vorhanden: 1 Generaldirektor, 5 Regierungsdirektoren, 2 Oberregierungsräthe, 19 Generaldirektionsräthe, 8 Oberinspektoren, 23 Oberingenieure, 14 Generaldirektionsassessoren, 55 Inspektoren, 83 Bezirksingenieure, über 70 Generaldirektions- und Oberbahnamtssekretäre, 14 Rechnungskommissäre, 80 Betriebsingenieure, 10 Oberbahnamtsdirektoren, 1 Centralkassirer, 1 Centralkassenkontroleur, 10 Bezirkskassenkontroleure, 10 Spezialkassirer und Zahlmeister, 220 Offiziale und Kanzlisten, 80 Bahn-, Bahnhof- und Güterverwalter, 32 Abtheilungsingenieure, 7 Obergeometer, 120 Geometer und Bauführer, 430 Oberexpeditoren und Oberbauführer, 1 400 Expeditoren, 57 Oberwerkführer, 1 800 Adjunkten, über 700 Amtsgehilfen, etwa 700 Zugführer, 1 500 Lokomotivführer, 550 Kondukteure, 370 Oberstationsmeister und Stationsmeister, 50 Oberpackmeister, 280 Bahnmeister und funktionirende Bauführer, 240 Packmeister, 60 Wagenmeister, 600 Wagenwärter, 380 Hilfskondukteure und Zugpacker, über 1 300 Wagenwärtergehilfen und Bremser, ebenso viele Lokomotivheizer, etwa 2 400 Wechselwärter, 50 Nachwächter, 1 700 Bahnwärter, 150 Lokalbahnbedienstete, 260 Vorarbeiter, 500 Stationswärter, 130 Büreaudiener, etwa 600 Aspiranten und Diätare.

Die Kosten der Centralleitung betragen jährlich beinahe 2 Millionen bei der Generaldirektion und 1,5 Millionen bei den 10 Oberbahnämtern. Der Zugbegleitungsdienst kostet jährlich beinahe 7 Millionen, der Zugförderungsdienst über 32 Millionen, der Expeditionsdienst 5 Millionen, der äussere Stationsdienst beinahe 8 Millionen, die Bahnverwaltung 4 Millionen, der Werkstättendienst, die Imprägnir-, Torfgewinnungs- und Regiegasanstalten 600 000 *M.*

Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1896 126 Millionen, im Jahre 1895 rund 122 Millionen, die Gesammtausgaben rund 82 Millionen Mark.

Aus Belgien.

Versammlung, betreffend die Eisenbahn- und Schifffahrtshygiene.

Niederländische Aerzte haben im Jahre 1895 die Regierungen, Eisenbahn- und Schifffahrtsgesellschaften aufgefordert, in einer internationalen Konferenz die Hauptfragen, betreffend die Eisenbahn- und Schifffahrtshygiene und Sicherheit, berathen zu lassen. Eine erste Versammlung fand am 20. und 21. September 1895 in Amsterdam statt, aber es standen so zahlreiche und so bedeutende Fragen zur Verhandlung, dass die Abhaltung einer zweiten Versammlung im September 1897 in Brüssel beschlossen wurde. Der Belgische Vorbereitungsausschuss hat nun folgenden Berathungsplan aufgestellt.

A. Einrichtung des ärztlichen Dienstes.

Welches ist die beste Einrichtungsart des ärztlichen Dienstes in den Eisenbahnbetrieben?

Die beiden folgenden Fragen sind von dem Amsterdamer Kongress 1895 besonders auf die Tagesordnung gesetzt worden, um zu erfahren, welche Vor- und Nachtheile aus ihrer Lösung entstehen können:

1. Muss der ärztliche Dienst einen untrennbaren Theil der Verwaltung bilden, indem die Aerzte als Beamte anzusehen sind?

2. Muss der ärztliche Dienst der Beamten-Hilfskasse zugetheilt und von der Verwaltung einfach bestätigt werden?

B. Bürgschaften für die Gesundheit der Bediensteten.

1. Ueber den Einfluss leichter Krankheitsempfänglichkeit in Bezug auf die Zulassung der Bewerber zu den verschiedenen Stellen der Eisenbahnbeamten.

2. Wiederholte Untersuchungen der Beamten.

3. Gradbemessung des Farbensinnes.

4. Gehörmängel mit Bezug auf den Eisenbahn- und Schifffahrtsdienst.

5. Verheimlichung von a) Gesichtsstörungen, b) Gehörstörungen.

C. Hygienische Vorschriften und Maassnahmen.

1. Mittel zur Verhinderung der Verbreitung ansteckender Krankheiten auf den Verkehrsmitteln sowohl für die Reisenden als auch für die Bediensteten.

2. Muss man den Eisenbahn- und Schifffahrtsbediensteten den Genuss berauschender Getränke gestatten?

3. Ergebniss der gegen die Ueberarbeitung in den Verkehrsgewerben in den letzten 10 Jahren getroffenen Maassnahmen.

4. Einrichtung des Hilfsdienstes bei Unfällen.

Die Mitglieder bezahlen einen Beitrag von 5 Frcs. und erhalten unentgeltlich eine Ausfertigung des Versammlungsberichts; die Beiträge sind an den Schatzmeister, Ad. Gaignaux, Büreauvorsteher der Belgischen Staatsbahnen in Brüssel, Löwenerstrasse 13 zu richten. Die Mittheilungen finden in Französischer und Deutscher Sprache statt. Mitglieder, welche der Versammlung beiwohnen wollen, sowie Regierungen und Gesellschaften, die Vertreter dazu senden wollen, haben dies dem Generalsekretär, Dr. J. de Lantsheere in Brüssel, rue de l'Association 56, nebst Wohnort und Adresse, sowie der Abtheilung, in welche sie eingeschrieben zu werden wünschen, mitzutheilen.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

1. Durch Königlichen Erlass vom 12. Januar d. J. hat die Gesellschaft die Konzession für die Verlängerung der Linie Brüssel-Sterrebeek bis Vossem erhalten; das Anlagekapital dieser Linie wird demnach von 800 000 auf 1 180 000 Frcs. erhöht. Der Staat betheiligt sich an der Kapitalerhöhung mit 105 000 Frcs., zahlbar in 20 Jahresbeträgen von je 3 775 Frcs.

2. Durch Königlichen Erlass vom 16. Februar d. J., hat die Gesellschaft die Konzessionen: a) für die Linie Andenne-Eghezée, und b) für die Linie Haecht - Aerschot - Tirlemont erhalten.

3. Durch Königlichen Erlass vom 11. März d. J. hat die Gesellschaft die Konzession für die Linie Tervueren-Tirlemont erhalten; der Staat betheiligt sich am Anlagekapital mit 1 148 000 Frcs., zahlbar in 90 Jahresbeträgen von je 40 180 Frcs.

4. Der Betrieb der Linie Braine l'Alleud-Wavre ist der Aktiengesellschaft für den Betrieb der Vizinalbahnen in Löwen übertragen worden.

5. Die Nebenbahn Huy - Gives ist am 1. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden.

Konzessionen.

1. Durch Königlichen Erlass vom 6. Februar d. J. hat J. Bodar in Seraing auf 30. Jahre die Konzession für eine in Seraing anzulegende Dampfstrassenbahn erhalten.

2. Durch Königlichen Erlass vom 11. März d. J. hat die Gesellschaft der elektrischen Strassenbahn Ostende-Strand die Konzession für eine Nebenbahn von Ostende nach Middelkerke-Bad erhalten.

Internationale Eisenbahn-Hilfsgesellschaft im Jahre 1896.

Die Gesellschaft hatte 1896 an Wagenmiethe eine Einnahme von 939 524,85 Frcs. (gegen 749 091,73 Frcs. im Vorjahre); hierzu kamen 2 981,62 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, sodass sich die Gesammteinnahme auf 942 506,47 Frcs. stellte. Davon beanspruchten die allgemeinen Unkosten 81 012,95 Frcs., die Vermiethungskosten 42 373,66 Frcs., die Ausbesserung und Unterhaltung des Fahrparks 60 595,78 Frcs., die Zinsen der Schuldverschreibungen 6 925,97 Frcs., die Ausgabekosten der Schuldverschreibungen 6 593 Frcs., die Zinsen und Bankkosten 1 812,63 Frcs., die Abschreibung auf Güterwagen 200 000 Frcs. und die Abschreibung auf den Ungarischen Fahrpark 25 000 Frcs., während 518 192,48 Frcs. zur Verfügung der am 27. März d. J. abgehaltenen Hauptversammlung standen. Davon flossen 25 909,60 Frcs. in die Rücklagen, 250 000 Frcs. (6,50 Frcs. auf den Antheilschein) fielen den Vorzugs-Antheilscheinen, 62 500 (2,50) Frcs. den Stamm-Antheilscheinen und 175 000 (3,50) Frcs. als zweiter Gewinn gleichmässig den 50 000 Vorzugs- und Stamm-Antheilscheinen zu, während 4 782,88 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Aus Frankreich.

Steuer auf Freifahrtscheine.

Die Abgeordnetenkammer hat in der Sitzung vom 12. Februar d. J. folgende in das Finanzgesetz aufzunehmende Maassregel angenommen:

Die Verkehrskarten, Anweisungen und Erlaubnissscheine, die entweder unentgeltliche Fahrt oder eine einfache Ermässigung des Fahrpreises gewähren und von den Eisenbahngesellschaften ausser den im Bedingnissheft und den genehmigten Tarifen vorgesehenen Fällen ausgegeben werden, unterliegen einer festen Stempelgebühr von 20 bezw. 10 und 5 Cts. für die I. bezw. II. und III. Klasse, falls sie für eine einzelne direkte Reise oder für die Hin- und Rückfahrt gültig sind; falls sie aber für einen bestimmten Zeitraum oder ständig gültig sind, so beträgt die Gebühr 1 Frcs. bezw. 50 und 25 Cts.

Nach den Berechnungen des Haushaltsausschusses geben die Eisenbahngesellschaften jährlich 7 000 000 Freifahrtscheine oder Ermässigungsanweisungen aus, von denen 1 000 000 stempelfrei sind, da die Scheine aus Dienstrücksichten oder in Ausführung des Bedingnissheftes ausgegeben werden. Nimmt man eine durchschnittliche Gebühr von 10 Cts. an, so erhält man für 6 000 000 Scheine zur einfachen Reise 600 000 Frcs. und für 100 000 zeitweilige oder ständige Fahrscheine zum durchschnittlichen Satze von 50 Cts. eine Einnahme von 50 000 Frcs., also eine Gesammteinnahme von 650 000 Frcs.

Die Mont Cenislinie.

Die Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen haben am 8. Februar d. J. der Kammer einen Gesetzentwurf, betreffend Genehmigung eines mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zur Ausführung der Ergänzungsarbeiten auf der Rhone-Mont Cenisbahn abgeschlossenen Vertrags, vorgelegt.

Art. 3 des Vertrags vom 9. Juni 1866 und vom 17. Juni 1867, durch den der Staat die Konzession für die Rhone-Mont Cenislinie der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn übertrug, setzte für diese Linie eine besondere Zinsengewähr fest und bestimmte, dass die Betriebseinnahmen und -Ausgaben den Gegenstand einer besonderen Rechnung bildeten, welche für die Berechnung der Zinsengewähr, für ihre Rückzahlung und eintretendenfalls für die Theilung der Reinerträge als Grundlage dienen sollte. Die vom Staate zu diesem Zwecke genehmigte und durch Vertrag vom 3. Juli 1875 auf 45 000 000 Frcs. gebrachte Summe war erschöpft und seit 31. Dezember 1883 sogar etwas überschritten. Da gewisse Ergänzungsbauten als unerlässlich anerkannt sind, besonders die Legung des zweiten Geleises auf den beiden Strecken Chamousset - Aiguebelle und Culoz - Chambéry, und ferner der Abschluss eines Vertrags mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn über die Aufhebung der besonderen Zinsengewähr-Rechnung für die Mont Cenislinie sowie deren Einverleibung in das Hauptnetz in Aussicht stand, so hat die Regierung beschlossen, von den Kammern eine auf 4 Jahre zu vertheilende Summe von 8 500 000 Frcs. zu verlangen. Die für den Staatsschatz daraus erwachsende jährliche Last beträgt 80 000 bis 100 000 Frcs., doch ist zu erwarten, dass die aus dem Betriebe infolge des zweiten Geleises und der besseren Einrichtung der Bahnhöfe zu erzielenden Ersparnisse die höhere Belastung des Staatsschatzes ausgleichen werden.

Neubauten der Westbahn.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten beabsichtigt von der Kammer zu verlangen, dass sie baldigst den bereits 1895 vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend Genehmigung des mit der Westbahn über die Ausführung von Neubauten geschlossenen Vertrags, auf die Tagesordnung setzt. Nach dem Vertrage von 1883 hatte die Westbahn an den Staat eine Summe von 160 000 000 Frcs. zu zahlen, die sie in 10 Jahren unter der Form von Neubauten begleichen sollte; gegenwärtig stellen die aus diesem Grunde ausgeführten Bauten nur eine Werth von 100 000 000 Frcs. dar. Obwohl die 10jährige Frist, in der die Gesellschaft ihre Schuld begleichen sollte, abgelaufen ist, hat der Staat eingewilligt, dass sie durch Ausführung verschiedener Bauten vollständig ihre Schuld begleiche; es sind dies: 1. die Verdoppelung der Auteuillinie von Courcelles aus nebst Verlängerung bis zum Marsfeldbahnhof, 2. die Verdoppelung der Brester Linie, welche jetzt nur bis le Mans zweigeleisig ist, 3. die Verdoppelung der Linie nach Cherbourg, welche jetzt bis Evreux zweigeleisig ist. Dem Eisenbahnausschuss der Kammer, der bisher nicht vollzählig war, vorgelegt, wurde der Vertragsentwurf lebhaft angegriffen, besonders von Pelletan, welcher die Verdoppelung der Auteuillinie mit Fortsetzung bis zum Marsfeld als ein Stück einer mittelbar der Westbahn konzessionirten künftigen Stadtbahn darstellte; es gelang ihm, unter den anwesenden Mitgliedern eine Mehrheit gegen den Entwurf zusammenzubringen, sodass dieser abgelehnt wurde. Als aber Turrel das Ministerium der öffentlichen Arbeiten übernahm, ersuchte er den Ausschuss, den Entwurf von neuem zu prüfen, und der dieses Mal anders zusammengesetzte Ausschuss sprach sich nach Anhörung der Erklärungen des Ministers für die Bestätigung des Vertragsentwurfs aus, indem er Descubes anstatt Pelletan zum Berichterstatter bestimmte.

Den eigentlichen Streitpunkt in dieser Frage bildet die Verdoppelung der Auteuillinie; die neue Linie benutzt zunächst von der Station St. Lazare aus den Bahnkörper der Gürtelbahn bis Courcelles, indem bis zur Station Trokadero 4 anstatt 2 Geleise gelegt werden. Etwas hinter dieser Station zweigt die Linie aus der Hauptstrecke ab und geht unterirdisch unter Auteuil durch, überschreitet die Seine zwischen der Brücke und dem Fussgängersteg von Grenelle und schliesst an die Moulineauxlinie, deren Arbeiten übrigens bald vollendet sein werden, an. Zur Ausführung dieses Entwurfs bedurfte die

Westbahn auch der Genehmigung der Stadt Paris; in einer am 23. Februar d. J. abgehaltenen Vereinigung der Betheiligten haben die Vertreter der Stadt die Genehmigung unter folgenden Bedingungen ertheilt: 1. die gemauerte Ueberführung der Avenue du Maine wird durch eine eiserne ersetzt; 2. die Gesellschaft stellt 2 Zugänge für die sich nach dem Montparnassebahnhof begebenden Reisenden nach der Avenue du Maine und nach dem Boulevard Edgar Quiuet her; 3. der Fussgängersteg, der das Geleise bei der Station Ouest Ceinture überschreitet, ist durch einen unterirdischen Durchgang zu ersetzen.

Aus der Schweiz.

Das Lötschbergbahn-Projekt.

Am 28. Februar d. J. ist das Bernische Eisenbahn-Subventionsdekret, das bereits in Nr. 10 S. 88 d. Ztg. in seinen Hauptzügen mitgetheilt worden ist, in der Volksabstimmung mit 50 571 gegen 15 855 Stimmen angenommen worden. Zu diesem grossen Mehr hat, ausser dem Umstande, dass die meisten Landschaften dieses grössten Schweizerischen Kantons durch Nebenbahnprojekte betheiligt waren, vor allem die Aufnahme der Lötschbergbahn in das Subventionsdekret beigetragen. Es würde diese Bahn eine durch den Kanton Bern führende neue Zufahrtslinie von Nordwesten her zum Simplon bilden, die besonders für die Verkehrsrichtungen Calais-Delle-Simplon, Paris-Delle-Simplon und Rheingegend-Basel-Simplon bedeutende Abkürzungen gegenüber der bestehenden Zufahrtslinie über Lausanne-Wallis ergäbe. Es wäre dies noch in höherem Maasse der Fall bei Erstellung der Weissensteinbahn Münster-Solothurn.

Die Lötschbergbahn würde auf der Station Spiez der Thunerseebahn 631 m über Meer beginnen und mit einer Maximalsteigung von 15 ‰ bis Frutigen führen. Die Länge dieser Strecke beträgt 14 km. In Frutigen 810 m über Meer beginnt die eigentliche Bergbahn, welche mit 26 ‰ Maximalsteigung und einem Kehrtunnel von 1 500 m Länge zum Nordportal des Lötschbergtunnels, 1 230 m über Meer, führt. Diese Strecke erhält eine Länge von 17,5 km. Der Lötschbergtunnel ist zu 11 500 m Länge in Aussicht genommen, ansteigend vom Nordportal auf 6 km mit 12 ‰ zu dem 1 302 m über Meer liegenden Kulminationspunkt und von dort mit 2 ‰ auf 5,5 km fallend zu dem unterhalb des Dorfes Ferden im Waliser Lötschenthal 1 291 m über Meer befindlichen Südportal. Von hier fällt die Bahn zuerst 3 km weit der Lonza folgend, dann auf 5 km Länge an der ostseitigen Felslehne des Lötschthales entlang und nachher auf 17 km Länge längs der Nordlehne des Rhonethales, welches sie etwa 2 km vor der jetzigen Station Brig erreicht, um dort auf 670 m Meereshöhe in die bestehende Rhonethalbahn einzumünden. Die ganze Baulänge der südlichen Rampe würde somit 25 km betragen mit 25 ‰ Steigung und die Baulänge der ganzen Strecke Spiez-Brig 68 km.

Diese Zahlen sind einer von Alt-Regierungsrath Teuscher über die Lötschbergbahn in ihrer Bedeutung für den internationalen Verkehr verfassten Broschüre entnommen. Darin sind auch die Entfernungen für die in Frage kommenden Verbindungen berechnet. Es geschah das unter der Voraussetzung, dass einige seit Jahren projektirte Bahnprojekte, die die Zufahrt von Norden zum Lötschberg und vom Süden zum Simplon abkürzen werden, zur Ausführung gelangen. Es sind dies die Sehweizerischen Linien Münster-Solothurn (Weissensteinbahn), Utzenstorf-Schönbühl und eine die Ein- und Ausfahrt der Züge in den dermaligen Bahnhof Bern abschneidende Linie über das Wankdorffeld; ferner die Italienische von Ornavasso abzweigende und längs dem östlichen Ufer des Lago maggiore nach Arona führende Linie, für welche seit langem ein fertig ausgearbeitetes Projekt (sogen. Projekt Pensa) besteht.

Den Bau dieser Linien vorausgesetzt ergäben sich nach Teuscher folgende Distanzen:

Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Mit Note vom 18. Februar/2. März d. J. theilte die Russische Gesandschaft in Bern dem Schweizerischen Bundesrath mit, dass die Regierung von Russland den Vereinbarungen der internationalen Berner Konferenz vom Mai 1886 über technische Einheit im Eisenbahnwesen beizutreten wünsche. Diese Erklärung wird den Regierungen der Verbandsstaaten, nämlich Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Oesterreich-Ungarn, Rumänien, Schweden und Serbien in üblicher Weise zur Kenntniss gebracht.

Luxuszüge London-Calais-Zürich-Engadin.

Die Luxuszüge London-Calais-Zürich-Engadin, welche im Sommer 1895 und 1896 zur Ausführung kamen, sind auch für die nächste Sommersaison wieder gesichert. Während aber die Züge im Sommer 1895 wöchentlich 2 Mal, im Sommer 1896 wöchentlich 4 Mal geführt worden sind, ist für den nächsten Sommer die Vereinbarung getroffen worden, dass dieselben vom 10. bis 31. Juli d. J. wöchentlich 4 Mal, d. h. je Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Freitag, vom 1. August bis 10. September aber täglich verkehren sollen und zwar über die rechtsufrige Zürichseebahn in folgender Fahrordnung:

London	. ab	11.00 Vorm.		Chur	. . ab	7.22 Nachm.
Calais	. . „	2.45 Nachm.		Ragaz	. . „	7.50 „
Basel	. . „	5.03 Vorm.		Zürich	. . „	10.14 „
Zürich	. . „	7.01 „		Basel	. . „	12.00 „
Ragaz	. . an	9.18 „		Calais	. . „	12.54 „
Chur	. . „	9.48 „		London	. an	4.48 „

Die Fahrzeit von London nach Chur beträgt somit nur 23 Stunden 48 Minuten und von Chur nach London nur 21 Stunden 26 Minuten.

In der Zeit vom 10. bis 31. Juli d. J. wird 2 Mal in der Woche und vom 1. August bis 10. September d. J. 4 Mal in der Woche je ein Wagen von Delsberg nach Interlaken und ein Wagen von Basel nach Luzern von dem nach Zürich-Chur gehenden Hauptzuge abgetrennt.

Dampfschiffgesellschaft auf dem Vierwaldstättersee

Die Aktionärversammlung der Dampfschiffgesellschaft auf dem Vierwaldstättersee genehmigte einstimmig die Rechnung und setzte die Dividende auf 7 $\frac{5}{8}$ fest. Die Totaleinnahme aus dem eigentlichen Dampfschiffbetrieb beziffert sich auf 1 152 981 Francs gegenüber 1 213 765 Frcs. im Vorjahre, ergibt somit eine Mindereinnahme von 60 784 Frcs. Diese Differenz ist beinahe ausschliesslich auf die Minderfrequenz im Personenverkehr, infolge der ungünstigen Witterung des letzten Sommers, zurückzuführen. Derselbe weist gegenüber dem Vorjahre eine Verminderung von 88 601 Personen auf.

Weltpostverein.

Die Ausgaben des internationalen Büreaus des Weltpostvereins in Bern betrugen im Jahre 1896, nach Abzug eines kleinen Saldoübertrages vom Vorjahre, 94 589 Frcs., worunter 5 992 Frcs. besondere Ausgaben figuriren, welche sich auf den in diesem Jahre in Washington stattfindenden Weltpostkongress beziehen. Im Vorjahre 1895 betrugen die Ausgaben des Büreaus 93 438 Frcs.

Schweizerische Postverwaltung.

Der Reinertrag der Schweizerischen Postverwaltung vom Jahre 1896 beträgt 2 547 870 Millionen Francs und ist der höchste, der innerhalb der verflossenen 10 Jahre erzielt wurde. Diese Thatsache ist auf die im verflossenen Jahre sich geltend gemachte Besserung der allgemeinen Geschäftslage zurückzuführen. Bemerkenswerth ist die Thatsache, dass trotz der regnerischen Witterung während des Verlaufes der Fremdensaison die Poststellen an Fremdencentren und wichtigeren Kurorten einen Ausfall in den Einnahmen gegenüber dem Vorjahre nicht verzeichnen.

Verkehrsrichtung	via Belfort-Lötschberg-Simplon		via Basel-Lötschberg-Simplon		via Pontarlier-Lausanne-Simplon		via Basel-Lausanne-Simplon		via Gotthard	
	Distanzen		Distanzen		Distanzen		Distanzen		Distanzen	
	reell km	virtuell km	reell km	virtuell km	reell km	virtuell km	reell km	virtuell km	reell km	virtuell km
Calais-Mailand	1 085	1 213	—	—	1 128	1 268	—	—	1 147	1 298
Calais-Genua	1 192	1 346	—	—	1 235	1 401	—	—	1 287	1 418
Basel-Mailand	—	—	367	477	—	—	500	591	366	506
Basel-Genua	—	—	474	610	—	—	607	724	506	626
Paris-Mailand	833	950	—	—	832	971	—	—	895	1 035

Die virtuellen Längen sind nach der Formel von Amiot berechnet.

Centralbahn.

Der Verwaltungsrath bewilligte gemäss Antrag der Direktion folgende Kredite: 42 200 Frcs. für Erweiterung der Station Wehlen und Erstellung einer neuen Wasserversorgung daselbst, 31 500 Frcs. für Erweiterung der Statian Olten-Hammer, 77 700 Frcs. für Erweiterung der Station Murgenthal, 46 000 Frcs. für Anschaffung von 100 Akkumulatorenbatterien zum Zweck der elektrischen Wagenbeleuchtung.

Am 20. März d. J. entgleisten auf der Signalstation Fluhmühle der Strecke Luzern - Olten der Schweizerischen Centralbahn Lokomotive, Postwagen und mehrere Personenwagen des sogen. Mailänder Abendzuges (6 Uhr 44 Minuten ab Luzern) auf der Abzweigungsweiche des Jurabahngeleises vom Centralbahngeleise. Dabei wurde niemand verletzt, hingegen war der Schaden am Rollmaterial des Zuges ein bedeutender. Das Geleise war mehrere Stunden gesperrt, so dass die späteren Luzerner Züge Verspätungen erlitten.

In der Nacht vom 20. zum 21. März d. J. wurde das Wartesaal- und Restaurationsgebäude auf dem Bahnhofe der Schweizerischen Centralbahn in Bern durch Brand zerstört. Das Feuer, das der Nachtwächter des Bahnhofes um 3 Uhr Nachts bemerkte, brach in dem Raume zwischen den beiden Restaurationssälen aus und soll sich durch einen Aufzug zuerst nach oben ausgebreitet haben.

Personalnachrichten.

Ministerialdirektor a. D. Theodor Weishaupt.

Am 8. d. Mts. beging der Herr Ministerialdirektor a. D. Weishaupt seinen 80. Geburtstag. Derselbe hat bis zu seinem Ausscheiden aus dem Preussischen Staatsdienste im Jahre 1880 an der Entwickelung des Preussischen Eisenbahnwesens in hervorragender Weise Antheil genommen. Nachdem er in den 40 er Jahren beim Bau der Thüringischen Eisenbahn seine Laufbahn begonnen, 1848 in den Staatsdienst getreten, und 1853 Mitglied der Ostbahn geworden war, wurde er 1856 in das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten berufen; 1858 zum Geh. Baurath und vortragenden Rath, 1869 zum Ober-Baudirektor, am 1. Januar 1870 zum Ministerialdirektor der Eisenbahnabtheilung daselbst, und später zum Bundesraths - Bevollmächtigten ernannt. Ein besonderes Interesse brachte Weishaupt der Verwendung der Eisenbahn für militärische Zwecke entgegen, alle hierauf bezüglichen Erlasse und Reglements bis zum Jahre 1870 sind wesentlich seiner Initiative entsprungen. In den Jahren 1866, 1870/71 war er als technisches Mitglied der Exekutivkommission für die Truppen dem grossen Generalstabe beigegeben*), und er hat sich besonders in dem letzten Kriege bei der Organisirung des Eisenbahnwesens in den besetzten feindlichen Landestheilen grosse Verdienste erworben. Möge es dem hochverdienten Mann vergönnt sein, in bisheriger voller Rüstigkeit noch oftmals die Wiederkehr des 8. April zu erleben.

*) Man vergleiche den Aufsatz „Zur Erinnerungsfeier der Kriegsveteranen des Feldeisenbahnwesens im Deutsch-Französischen Kriege 1870/71" in Nr. 37 S. 333 fg. Jahrg. 1896 d. Ztg.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Pretzsch-Kültzschau zwischen den Stationen Düben und Laussig in Kilometerstation 22,7 neu errichtete Haltepunkt Pristäblich für den Personenverkehr eröffnet.

Eine Abfertigung von Reisegepäck sowie Annahme von Privatdepeschen findet daselbst nicht statt. Zur Beförderung angenommenes Gepäck wird nachträglich behandelt. (802)

Halle a/Saale, den 4. April 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird die an der Hauptbahnstrecke Berlin-Elsterwerda zwischen den Stationen Zossen und Neuhof (Kreis Teltow) in Kilometerstation 39,073 errichtete Haltestelle Wünsdorf für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 der Verkehrsordnung bezeichneten Gegenstände bleibt ausgeschlossen.

Halle a/Saale, den 8. April 1897. (803)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Dessau-Cöthen zwischen den Stationen Alten und Elsnigk (Anhalt) gelegene Haltestelle Mosigkau, auf welcher gegenwärtig nur Personen, Gepäck, Stückgut und Kleinvieh in einzelnen Stücken abgefertigt werden, auch für den Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet.

Fahrzeuge, Sprengstoffe und Kleinvieh in mehrbödigen Wagen bleiben von der Abfertigung ausgeschlossen. (804)

Halle a/Saale, den 31. März 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. wird die Station Dissen-Rothenfelde des Eisenbahn-Direktionsbezirks Münster als Versandstation in die in den Gütertarifen für den Berlin-Stettin-Nordwestdeutschen und Ostdeutsch - Nordwestdeutschen Verkehr bestehenden Ausnahmetarife Nr. 9 bezw. E und E 1 (Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze, sowie die Anwendungsbedingungen ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 3. April 1897. (805)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. wird die Station Theux der Belgischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs, Theil II, Heft B und C, vom 1. Juni 1890 aufgenommen.

Köln, den 6. April 1897. (806)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde usw. Am 15. April d. J. tritt zu dem vorbezeichneten Tarife ein Nachtrag 6 in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Reichenberg - Gablonz-Tannwalder Eisenbahn und für die Station Langenbruck der Südnorddeutschen Verbindungsbahn,, sowie Aenderung von Stationsnamen enthält.

Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Kattowitz, den 5. April 1897. (807)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil IV, Heft Nr. 2 Abtheilung B. Der neue Ungarisch - Süddeutsche Rindentarif, dessen Einführung für den 1. März d. J. angekündigt war, gelangt mit 1. Mai 1897 zur Ausgabe.

Der Preis des Tarifes beträgt 1,00 *M.* = 1,20 Kronen pro Stück.

München, im März 1897. (808)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird ein ermässigter Frachtsatz von 0,13 *M.* für 100 kg für Sand- und Kiessendungen von Ortenberg nach Lahr eingeführt.

Karlsruhe, den 6. April 1897. (809)
Generaldirektion.

Ostpreussische Südbahn. Die durch den Nachtrag VI zum Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide etc. im Russisch - Ostpreussischen Verkehr über Grajewo eingeführten Entfernungen und Frachtsätze von Stationen der Südostbahnen über Grajewo nach Königsberg werden durchweg von sogleich um 1 Werst bezw. 0,05 Kop. für 100 kg ermässigt. Gleichzeitig sind die im Nachtrag V zum Ausnahmetarif 7 aufgeführten Entfernungen von Popassnaja um je 1 Werst und die für diese Station angegebenen Frachtsätze nach Königsberg um je 0,05 Kop., nach Pillau um je 0,04 Kop. für 100 kg zu ermässigen.

Direktion. (H&V810)

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1. Am 15. April d. J. treten direkte Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von geschliffenem Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) für Papier- und Pappenfabrikation bei Auflieferung von 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief von Hallein nach Sebnitz und Wiesenbad in Kraft. Ueber die Höhe der Sätze ertheilen die betheiligten Stationen nähere Auskunft.

Dresden, am 10. April 1897. (811)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch - Russischer Güterverkehr. Das Russische Finanzministerium hat verfügt, dass die bei der zollamtlichen Abfertigung der Güter durch die Zollagenturen der Russischen Eisenbahnen bis jetzt zur Einziehung gekommene Provision für baare Auslagen in Zukunft nicht mehr zu erheben ist. Der Ab-

Schluss der Amtlich. Bekanntm S. 254.

Schluss vom Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
63	—	—	1	—	eiserne Platte —	168	63	Posen	K. E.-D. Posen	
64	—	—	1	Korb	kleine eis. Ringe —	93	64	Herne	K. E.-D. Essen	
65	—	—	1	—	eis. Schraubenschlüssel	3	65	Berge-Borbeck	"	
66	—	—	1	Pack	Schüppen —	35	66	Osnabrück Br. B.	K. E.-D. Münster	
67	—	—	1	—	Spannschraube —	3	67	Bochum B. M.	K. E.-D. Essen	
68	—	—	1	Pack	Springfedern —	25	68	Essen B. M.	"	
69	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	69	Wanne	"	
70	—	—	2	Kolli	Wandbretter —	2	70	Dortmund Rh.	"	
71	—	—	1	—	Waschbrett —	2	71	Bochum B. M.	"	
72	—	—	1	—	eis. Weichensignalstange	11	72	Telgte	K. E.-D. Münster	

Amtliche Bekanntmachungen.
(Schluss.)

schnitt V (Provision für baare Auslagen) auf Seite 2 der zum Theil I des Deutsch-Russischen Gütertarifs gehörigen Anlage 5 wird daher mit Geltung von sogleich aufgehoben und ist zu streichen.

Bromberg, den 6. April 1897. (812)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom Tage dieser Bekanntmachung ab kommen für die Beförderung von Malz aller Art von gewissen Pfälzischen Stationen und von Mannheim nach Basel Reichsbahn sowie von Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass - Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn nach den Badisch-Schweizerischen Uebergangsstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, die jedoch nur auf solche Sendungen Anwendung finden, welche auf den Uebergangsstationen zum Eingang in die Schweiz verzollt werden. Nähere Auskunft ertheilen die in Betracht kommenden Güterabfertigungsstellen.

Strassburg, den 3. April 1897. (813)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ostdeutsch - Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. wird die Station Czarnikau der Neubaustrecke Goray-Czarnikau des Direktionsbezirks Bromberg in den Anhang zum Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II), den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig etc. einbezogen.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahmesätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 5. April 1897. (814)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsass-Lothringen). Die Frachtsätze des Theils III vom 1. Dezember 1885 für den Verkehr zwischen Chemnitz, Frankenberg und Tetschen einerseits und Paris andererseits treten am 15. Mai d. J. ausser Gültigkeit. Mit dem gleichen Tage wird der Frachtsatz für Hohlglastransporte von Tetschen nach Paris = 57,20 Frcs. pro Tonne aufgehoben.

Strassburg, den 31. März 1897. (815)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Namensänderung des Lagerhauses in Bubna St. E. G. Im Tarife Theil V, 3. Heft des Oesterreichisch - Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1889 sind folgende Aenderungen durchzuführen:

1. Auf Seite 8, Ziffer 9 hat Pos. c nunmehr zu lauten:
   „c) im öffentlichen Lagerhause der Firma D. Schick & Rosenbaum in Bubna St. E. G., ferner im Lagerhause der Böhmischen Unionbank in Prag (Bubna) und im Lagerhause der Anglobank in Pr g Oe. N. W. B."
2. Auf Seite 12, Reexpeditionstabelle, ist statt „Prag (Bubna, Böhmische Unionbank)" zu setzen „Prag (Bubna), Bubna St. E. G."

Wien, am 6. April 1897. (816)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr. Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Josefihütte und Zartlesdorf nach Genf trans. Mit Gültigkeit vom 15. April 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1897 gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Pappendeckelform, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach Genf transit — Francs Gold für 1000 kg
Josefihütte .	28,80
Zartlesdorf .	30,00

Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein.

Die Durchführung erfolgt rücksichtlich frankirter an eine Mittelsperson in Genf adressirter Sendungen nach Maassgabe der Kundmachung in Nr. 83 dieses Blattes vom 24. Oktober 1894 Seite II, fortl. Nr. 2614 im Rückvergütungswege, sonst im Kartirungswege.

Wien, am 3. April 1897. (817)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai 1897 wird die an der Bahnstrecke Berlin-Kremmen zwischen den Stationen Schulzendorf und Hennigsdorf belegene Ladestelle Heiligensee, welche bisher nur dem Güterverkehr gedient hat, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Heiligensee
und Schulzendorf . . . . . 1,7 km
„ Hennigsdorf . . . . . 2,5 „

Der jetzige Haltepunkt Schulzendorf-Heiligensee erhält den Namen „Schulzendorf".

Berlin, den 5. April 1897. (818)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Generalversammlungen.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft findet
am 14. Mai d. J., Nachm. 4 Uhr, im Saale der Breslauer Diskontobank in Breslau
statt.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1, 3 und 4 im § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände. Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschafts-Hauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau:
1. bei der Breslauer Diskontobank,
2. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft,

in Berlin:
1. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft, Neustädtische Kirchstrasse 3,
2. bei den Herren Born und Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschafts-Hauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 11. Mai d. J, Abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 10. Mai d. J. Abends. Die Aktien sind getrennt nach Gattung unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau abgegeben werden. Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 33 und 35 des Statuts verwiesen. Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion hierselbst einzureichen.

Oels, den 6. April 1897. (819)
Der Aufsichtsrath.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 7. Jahrgang 1897. Berlin, am 10. April 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	Fass	leer	57	1	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
2	A E & Co.	5459	1	Kollo	Eisenwaaren	—	2	Vogelsang	K. E.-D. Königsberg	
3	A H	—	1	—	neuer Reisekorb, leer	3,5	3	Dresden-N. II	Sächsische Stsb.	
4	A T C	—	1	—	Stahlplatte	3,5	4	Bremen	K. E.-D. Hannover	
5	A V & C	1408	1	Kiste	Wollgarn	17	5	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	B	1397	1	Ring	Stahldraht	53	6	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
7	B	—	1	Kollo	Guss	—	7	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	B	8423	1	Kiste	(gefüllt) ?	33	8	Oberlahnstein	„	
9	B R	1/8	8	Fässer	leer	280	9	Luxemburg	Wilh.-Luxemburg	
10	B S	7392, 7394	2	Säcke	Sämerei	200	10	Mohrungen	K. E.-D. Königsberg	
11	C B	265	1	Kiste	Wanduhren	10	11	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
12	{ C D / B }	336	2	Bund	Eisen	97	12	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
13	{ C R L / C R L	6665 / 6665 a }	2	Pack	Papier	141	13	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bremen.
14	D	4	1	—	eis. Platte	28	14	Maltsch	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
15	E (weiss)	—	2	Stück	Heerdplatten	—	15	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
16	E B [illegible]	16367	1	Bund	17 Stück Bretter	144	16	München Centr.	Bayerische Stsb.	München beschr.
17	E D S	2633	1	Kiste	Stahlhämmer*)	97	17	Scherfede	K. E.-D. Cassel	
18	E N	18	1	Pack	Weidenruthen	12	18	Dresden-N. II	Sächsische Stsb.	
19	F M L B	18875	1	Fass	Farbe	104	19	Asch	Bayerische Stsb.	
20	F S	13/15	3	Fässer	Oel	580	20	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
21	F S	3897	1	—	leere Kiste	20	21	Diedenhofen	Reichsbahn	
22	F W	1234	1	Fass	leer	47	22	Rüdesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
23	G	2196	2	Packete	Schaufeln	36	23	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
24	G	—	1	Ballen †)	kl. Kammzwecken	11	24	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	†) in Packleinen.
25	G B C	3817	1	—	Stahlstange	35	25	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
26	G C	4592	1	Kiste	leer, gebraucht	22	26	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
27	G E	1680	1	„	Eisenwaaren	14	27	Mülhausen	Reichsbahn	
28	G G	4	1	„	Kurzwaaren	18	28	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
29	{ G M / & Co. }	35	1	—	eiserner Bohrer	0,5	29	Pforzheim	Badische Stsb.	
30	H	47	1	Kiste	leer	30	30	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
31	H B S	13	1	„	Zollgut	15	31	Düsseld.-Derend.	„	
32	H B C & Cie.	—	1	—	Decke	20	32	Asch	Bayerische Stsb.	
33	H D	2136	4	Packete	Papier	120	33	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	beschr.: Kiel Ausfuhrgut.
34	H G	515	1	Ballen	Wollwaaren	56,5	34	Kiel	K. E.-D. Altona	
35	H T	II	1	Koffer**)	?	46	35	Elze	K. E.-D. Hannover	
36	J F S	1754	1	Kiste	Teigwaaren	6,5	36	Heidelberg	Badische Stsb.	
37	J R	513	1	Fass	gefüllt	65	37	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
38	K E D M	147	1	—	Viehgitter	—	38	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	auf der Strecke Wilhelmshöhe-Guntershausen gef.
39	{ L C / K	15237 / 83 }	1	Ballen	Konfektion	82,5	39	Wilhelmshöhe	K. E.-D. Cassel	
40	{ MB }	—	1	Fass	leer	40	40	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
41	M H F	12 k	1	—	Blechkanne	—	41	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
42	M K	1	1	Gestell	Fahrrad	—	42	Ulm	Württemberg. Stsb.	
43	M K	—	1	—	{ eis. Schippe mit Holzstiel u. Griff }	2	43	{ Lichtenberg-Friedrichsfelde }	K. E.-D. Berlin	
44	M L	487	1	Ballen	Gewebe	30	44	Luxemburg	Wilh.-Luxemburg	
45	M M	20763	1	Kiste	leere Flaschen	63	45	Karlsruhe G.	Badische Stsb.	
46	M S	995	1	Fass	leer	15	46	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf der Strecke gef.
47	N A	4	1	—	eisernes Pflugtheil	2,25	47	Ahrensburg	Lübeck-Büchen	
48	O B	311	1	Kiste	Gaskronen	47	48	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
49	O O N	15	1	Kanne	leer	—	49	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
50	P S	5	1	Bund	Rohrschellen	12	50	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
51	R	3	1	Kiste	leer	29	51	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

*) Mit Einprägung: C. W. Henke.
**) Beklebt: Lügde/Wülfel.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
52	R K	2137	1	Pack	Eisenringe —	2	52	Dierdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
53	R R	2217	1	Lattenverschlag	Packheu —	50	53	Hannover O.	K. E.-D. Hannover	
54	R S	1521	1	Blechkiste	? —	64	54	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Ausfuhrgut.
55	R & U	4706	1	—	leere Kiste —	17,5	55	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
56	R W C	569	1	Pack	leere Säcke —	9	56	Ziegenhals	K. E.-D. Breslau	
57	S	2	1	Kollo	Eisentheil —	20	57	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
58	S	18/35	18	—	trockene Häute —	224	58	Wetzlar	„	
59	◇ S	1044	1	Kiste	gefüllt —	59	59	Frankfurt a/M.	„	Eilgut.
60	S C	—	1	—	Schwungrad —	20	60	Landsberg	Bayerische Stsb.	
61	S D	7637	1	Fass	gefüllt —	150	61	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
62	S S	1848	1	Kiste	Seife —	34	62	Kalk G.	K. E.-D. Elberfeld	
63	S S	2150	1	Ballen	Manufakturwaaren —	53	63	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Hannover.
64	St & Co.	795/1	1	Kiste	leer —	20	64	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
65	S & W U	—	1	„	leer gebraucht —	49	65	Ulm	Württemberg. Stsb.	
66	V a	9562	1	Ballen	Rohtabak —	84	66	Barmen H.	K. E.-D. Elberfeld	
67	W	12014	1	„	Kordel —	64	67	Elberfeld St.	„	
68	W E	I	1	Kollo	Gusseisen —	3	68	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
69	W H	5	1	Block	Zinn —	20	69	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
70	W M	781	1	Kiste	leer —	19	70	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
71	W W K	—	1	Ballen	Wolle —	19	71	München	K. E.-D. Cassel	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
72	Nimptsch	—	1	Kiste	Lampenplatten —	9	72	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
73	Madame Schwentzel	—	1	„	gefüllt —	6	73	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
74	Seippel Salmünster	—	1	Kanne	leer —	—	74	Langenselbold	„	
75	A. Weigert	—	1	leeres	Bierfass —	17	75	Karlsruhe G.	Badische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
76	roth	1	10	Stangen	Breiteisen —	?	76	Rinteln	K. E.-D. Hannover	
77	—	11	1	Tafel	Zinkblech —	7,5	77	Freiburg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
78	gelb	XII	1	Stück	Ofenplatte —	0,5	78	Seesen St.	K. E.-D. Cassel	
79	—	70	2	Beutel	Bleischrot —	25	79	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
80	—	111	2	—	Waffeleisen —	5,5	80	Engelskirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
81	—	191	1	Stab	Winkeleisen —	—	81	Frankfurt a/M.	„	
82	—	488	1 1	Sack Bezug	Kleider u. Wäsche —	19,5	82	Culm	K. E.-D. Danzig	
83	—	14728	1	Rolle	Linoleum —	250	83	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
84	+	44247	1	Ballchen	Badeschwämme —	1	84	Neustadt O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
85	Strich grün	—	1 2	— —	Streichbrett — Schaare —	7,5	85	Obornik	K. E.-D. Bromberg	
86	Strich (weiss)	—	1	—	rohes Gusseisentheil	1,5	86	Visselhövede	K. E.-D. Hannover	
87	△	6605	1	Ballen	Bettfedern —	22	87	Meschede	K. E.-D. Cassel	
88	*	89	1	„	Juteleinen —	50	88	Luxemburg	Wilh.-Luxemburg	
89	△ S	8307	1	Kiste	? —	16	89	Dahlenburg	K. E.-D. Altona	
90	▽ MW D	—	1	„	emaill. Blechgeschirr	84	90	Hamburg H.	„	
91	△ BK	55	1	Fass	leer —	20	91	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
92	—	—	1	Ballen	ansch. Baumwollwaaren	37,5	92	Engelskirchen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
93	—	—	1	Matte	Bettzeug —	16	93	Zillisheim	Reichsbahn	
94	—	—	1	—	Bindestock —	2	94	Lindau	Bayerische Stsb.	
95	—	—	2	Tafeln	Blech —	5	95	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	—	—	1	—	Blechkanne —	3	96	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
97	—	—	6	Stück	tannene Borde —	—	97	Flörsheim a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
98	—	—	14	„	Bretter —	92	98	Maltsch	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
99	—	—	1	—	Butterkübel, leer, gebr.	11	99	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
100	—	—	1	Kollo	tannene Diele —	—	100	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
101	—	—	1	„	Draht —	12,5	101	Offenbach a/M.	„	
102	—	—	1	Bund	Eisen —	42	102	Oberlahnstein	„	
103	—	—	1	„	Eisen —	50	103	„	„	
104	—	—	1	Stange	Eisen —	17	104	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
105	—	—	1	Bund	T-Eisen —	18	105	Krozingen	Badische Stsb.	
106	—	—	1	„	Eisendraht —	27	106	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
107	—	—	1	—	durchlöcherte neue Eisenplatte	21,5	107	Hamburg H. Eilg.	K. E.-D. Altona	
108	—	—	1	—	Eisenplatte —	48	108	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
109	—	—	1	Bund	vierk. Eisenstäbe —	37	109	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	ca. 6 m lang.
110	—	—	4	—	Eisentheile —	2	110	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
111	—	—	1	Pack	6 emaill. Eisentöpfe —	33	111	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
112	—	—	1	—	eis. Fass, leer —	132	112	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
113	—	—	1	—	Fass, leer —	33	113	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
114	—	—	6	Stck.	eis. Feuerhaken —	3	114	Breslau Märk.	K. E.-D. Breslau	
115	—	—	2	—	Flacheisen —	22	115	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
116	—	—	1	Pack	12 Stck. eis. Forken mit Stiel	?	116	Altona	K. E.-D. Altona	
117	—	—	2	lange	Gasrohre —	57	117	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
118	—	—	1	Kollo	Gewicht —	2	118	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
119	—	—	1	Kiste	Glasflasche, Schwefelsäure	20	119	Danzig	K. E.-D. Danzig	
120	—	—	1	—	Gussrolle —	5	120	Luxemburg	Wilh.-Luxemburg	
121	—	—	1	—	Gussstück —	2,5	121	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
122	—	—	4	—	Gussrädchen —	4	122	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
123	—	—	1	Kollo	Guss —	3	123	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	—	—	1	Karton	Hemd —	0,5	124	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
125	—	—	7	—	Heubäume —	?	125	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
126	—	—	1	—	Kasten (Koffer) —	58	126	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
127	—	—	1	—	alte Kette —	13	127	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
128	—	—	1	—	eiserne Kette —	18	128	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	(9 m lang).
129	—	—	1	Packet	Ketten —	37	129	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
130	—	—	1	—	Kindersportwagen —	20	130	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
131	—	—	2	Stück	Klappstühle —	9	131	„	„	
132	—	—	1	Sack	alte Kleider —	19	132	Kalk G.	K. E.-D. Elberfeld	*) in einem Mantel eingeschl.
133	—	—	1	Pack	Kleider*) —	11	133	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
134	—	—	4	—	gebrauchte Kohlenkasten	4	134	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
135	—	—	1	Korb	gefüllt —	—	135	Deutzerfeld	K. E.-D. Elberfeld	
136	—	—	1	—	Kreuzhacke —	3	136	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
137	—	—	1	Kollo	Langeisen mit kl. Löchern	8	137	Ritschenhausen	Bayerische Stsb.	
138	—	—	2	—	Leinen —	—	138	Lyck	K. E.-D. Königsberg	
139	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	7	139	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
140	—	—	1	—	Messingmörser —	2	140	Breslau Märk.	„	
141	—	—	19	Kolli	Möbel —	747,5	141	Breslau O/S.	„	
142	—	—	2	Pack	Nägel —	1	142	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
143	—	—	1	Sack	Papierabfall —	10	143	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
144	—	—	1	Ballen	Pflanzen —	14	144	Elberfeld-Döpp.	„	
145	—	—	1	„	Pflanzen —	134	145	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Franzb.	
146	—	—	1	—	Pflugschaar —	3	146	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
147	—	—	1	—	Pflugtheil —	13	147	Immendingen	Württemberg. Stsb.	alte Bekleidung: Gültz-Berlin.
148	—	—	1	—	Privatgitter —	—	148	Teterow	Meckl. Friedr. Franzb.	
149	—	—	2	Kisten	Räucherfische —	12	149	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
150	—	—	15	Stück	gusseis. Rippen-Rohre	573	150	Troisdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
151	—	—	1	—	Rost —	0,5	151	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
152	—	—	2	Stangen	Rundstahl —	31	152	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
153	—	—	1	Sack	leere Säcke —	7	153	Ulm	Württemberg. Stsb.	
154	—	—	52	Stück	eis. Schaare u. 1 Buchse	69 1	154	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
155	—	—	1	Pack	eis. Schrauben —	1,5	155	Breslau Oderth.	„	
156	—	—	4	Stück	eis. Schraubenbolzen	21	156	Neuteich	K. E.-D. Danzig	
157	—	—	1	—	Schraubenkuppel —	—	157	Langenberg (Rhld.)	K. E.-D. Elberfeld	
158	—	—	1	Rolle	Sohlleder —	22	158	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
159	—	—	1	Kollo	Stacheldraht —	24	159	Pocking	Bayerische Stsb.	
160	—	—	1	Stab	Stahl —	10	160	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
161	—	—	1	Ballen	Stahlspähne —	52	161	München C.	Bayerische Stsb.	
162	—	—	3	Kisten	Streichholzschachteln	13,5	162	Dransfeld	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
163	—	—	1	—	schw. br. Tuch —	—	163	Breslau Oderth.	K. E.-D. Breslau	
164	—	—	1	—	Uhrgewicht —	1	164	Camenz	„	
165	—	—	2	—	Unterlaghölzer —	—	165	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	Venlo-Lichtenfels bezettelt.
166	—	—	1	—	Wagendecke, alt —	?	166	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
167	—	—	4	Pack	Wiener Stühle —	28	167	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
168	—	—	1	Stab	Winkeleisen —	5,5	168	Bergneustadt	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A E	5423	1	—	leere Kiste —	12	1	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
2	A K	2	1	Paar	Holzschuhe —	0,5	2	Bochum B. M.	„	
3	A R	58	1	—	leeres Fass —	17	3	Essen B. M.	„	
4	B	54	1	—	l. Petroleumfass**) —	36	4	Dülmen Stsb.	K. E.-D. Münster	

**) Bezettelt: Deutsch-American. Petroleum-Gesellschaft Geestemünde; am 1/3. d. J. im Bahnhof Dülmen vorgef.

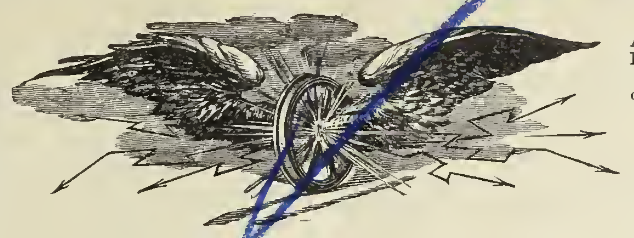
Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
5	B P M	—	1	—	Holzlattirbaum —	—	5	Sangerhausen	K. E.-D. Halle a/S.	
6	B S J	537	1	Kollo	Rundeisen —	13	6	Papenburg	K. E.-D. Münster	beschr.: Papenburg.
7	C K	106	1	—	leeres Fass —	5,5	7	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
8	E A	509	1	Bund	eis. u. mess. Umschraubung	7	8	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
9	E E	2443	1	Kollo	Winkeleisen —	—	9	Oberhausen	K. E.-D. Essen	lagert bereits seit Dezember v. J.
10	E Z	7680	1	Wagen	feuerf. Steine —	—	10	„	„	
11	F / × F O H ×	1 / —	1	Sack	Soda —	100	11	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
12	G B D T T	9530	1	—	leeres Bierfass —	—	12	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
13	G S	657	1	—	hölz. Muschelaufsatz	2	13	Essen B. M.	„	
14	H B F	200	1	Koffer	Kleidung —	81	14	Altenbeken	K. E.-D. Münster	
15	H M	—	1	Pack	eis. Haken —	5	15	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
16	HP	1231	1	Kiste	Cornetbeef —	51	16	Gelsenkirchen	„	
17	K	68017	1	—	hölz. Pumpenstange*)	5	17	Speldorf	„	
18	K T (undeutlich)	4159	1	Pack	3 eis. Lampenkugeln	13	18	Neumühl	„	
19	NE	2289	1	Kiste	? —	6	19	Duisburg	„	beschr.: Köln G.-Duisburg.
20	N S	6615	1	—	leeres Fass —	34	20	Oberhausen	„	
21	O M	II	1	—	leere Korbbüchse —	3,5	21	Duisburg	„	
22	R B	781. 2486	2	—	leere Bierfässer —	—	22	Dortmund K. M.	„	
23	R K	3236	1	—	leere Tonne —	15	23	Essen B. M.	„	
24	R V	4632	1	—	leeres Bierfass —	—	24	Dortmund K. M.	„	
25	S	704	1	—	eis. Cylinder —	34	25	Essen B. M.	„	
26	V	1870	1	—	leerer Korb —	3	26	Oberhausen	„	
27	V D B	843	1	—	leere Kiste —	7	27	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
28	W C	474	1	Korb	Eisenwaaren —	27	28	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	bez.: Hagen-Essen.
29	W N	—	6	—	gusseis. Formen —	233	29	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
30	W P	24618	1	Kiste	leer —	22	30	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
31	Aldeck	—	1	Korb	leere Flaschen —	27	31	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
32	B Osterfeld	72	1	Kiste	Seife —	30	32	Osterfeld K. M.	K. E.-D. Essen	
33	Haake Co.	1650	1	—	leeres Bierfass —	—	33	Dortmund K. M.	„	
34	Rabe, Brader & Cie.	—	1	Sack	Hafer**) —	48	34	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
35	v. Rüden	185	1	—	leeres Bierfass —	24	35	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
36	Saabr.	50710	1	Wagen	Roheisen —	—	36	Hamm	„	
37	F. D. Wersteg	505	1	—	leeres Bierfass —	—	37	Dortmund K. M.	„	
38	G. Werth	440	1	—	leeres Bierfass —	—	38	„	„	
39	—	1070 I/V 15 + 13 7/8	1	—	eiserne Platte —	70	39	Brenitz-Sonnenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
40	—	6201	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	40	Aurich	K. E.-D. Münster	bei der Rampe im Graben vorgef.
41	—	22594	1	Kübel	Schmalz —	28	41	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
42	— weiss	—	1	—	Feuertopf mit Rost	8	42	Essen B. M.	„	
43	⌣ weiss	—	1	—	eis. Rad (Maschinentheil)	44	43	Posen	K. E.-D. Posen	
44	[illegible]	401	1	Kiste	Harzkäse —	5	44	Rheine	K. E.-D. Münster	bezettelt: „Rheine“, verkauft.
45	unleserlich	—	3	Ballen	Kaffee —	212	45	Hattingen	K. E.-D. Essen	
46	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	26,5	46	Westbevern***)	K. E.-D. Münster	
47	—	—	1	—	altes Drahtseil —	40	47	Lippstadt	„	
48	—	—	4	—	Eisenstangen —	34	48	Bochum B. M.	K. E.-D. Essen	
49	—	—	1	—	altes beschäd. leeres Fass	24	49	Rheine	K. E.-D. Münster	
50	—	—	1	—	Gussstück (Schieberhut)	17	50	Steele S.	K. E.-D. Essen	
51	—	—	1	Bund	10 Stück eis. Gewichte	25	51	Posen	K. E.-D. Posen	
52	—	—	2	Pack	gusseis. Herdthüreinfassungen	19	52	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
53	—	—	2	„	12 Haken —	22	53	Ruhrort Rh.	„	
54	—	—	1	—	Holzkasten mit Vorlegeschloss	20	54	Breslau (Plusmagazin, seit 1./4. d. J.)	K. E.-D. Posen	seit 28./12. 96 Gep.-Abf. Posen.
55	—	—	1	Bund	Holzleisten —	9	55	Wesel	K. E.-D. Münster	
56	—	—	1	—	Holzmodell für Koksbecher	3	56	Bochum B. M.	K. E.-D. Essen	
57	—	—	1	Holzrahmen	1 eiserne Schablone	15	57	Dortmund Rh.	„	
58	—	—	3	—	gusseis. Knierohre —	9	58	Essen B. M.	„	
59	—	—	1	—	Kübel, leer —	3	59	„	„	
60	—	—	1	—	Lattenkiste (Verschlag), leer	13	60	Rheine	K. E.-D. Münster	
61	—	—	1	—	Maschinentheil —	22	61	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
62	—	—	1	—	altes Ofenrohr —	7	62	„	„	

*) 3 m lang mit eisernem Schuh zu einer Jauchepumpe.
**) Am 2./3. d. J. nach Passiren der G.-Z. 1513 u. 1583 auf dem Bahnkörper aufgef.
***) Auf der Strecke Sudmühle-Westbevern gefunden.

Schluss vom Güter-Anzeiger S. 254.

Nr. 30. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 14. April 1897.

Inhalt:

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1895.

(Schluss aus Nr. 28.)

Im Berichtsjahre wurden für die Beförderung von Personen (einschliesslich der Beförderung auf Rückfahr-, Rundreise- und Abonnementskarten sowie in bestellten Sonderzügen) vereinnahmt: 1. von den Deutschen Bahnen 403 397 607 M. (gegen 376 394 828 M. im Vorjahre), 2. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 52 876 390 (51 437 660) M., 3. von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 138 097 465 (131 337 036) M. und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 594 371 462 (559 169 524) M.

Auf jedes Personenwagen-Achskilometer entfielen hierbei durchschnittlich:

1. bei den Deutschen Bahnen	13,56	(13,12) ₰
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	14,12	(14,31) „
3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	10,55	(10,65) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen	12,76	(12,54) „

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr (einschliesslich des Gepäckverkehrs, der Nebeneinnahmen usw.) betrug: 1. bei den Deutschen Bahnen 418 422 905 (389 854 214) M., d. i. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 9 671 (9 164) M., 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 54 598 258 (53 255 836) M. bezw. 7 883 (7 727) M., 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 144 378 106 (137 346 940) M. bezw. 5 245 (5 109) M. und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 617 399 269 (580 456 990) M. bezw. 7 944 (7 606) M.

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge erzielte die Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth) mit 54 239 M. die höchste Einnahme; dieser folgen die Main-Neckarbahn mit 34 136 M., die Lüttich-Mastrichter Eisenbahn mit 15 831 M., die Lübeck-Büchener Eisenbahn mit 15 764 M., die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 14 222 M., die Liesing-Kaltenleutgebener Eisenbahn mit 13 732 M., die K. K. priv. Südbahn (Oesterreichisches Netz) mit 12 460 M., die Sächsischen Staatseisenbahnen mit 12 377 M., die Badischen Staatseisenbahnen mit 11 985 M., die Zittau-Reichenberger Eisenbahn mit 11 610 M., die Hessische Ludwigsbahn mit 10 966 M., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahn) mit 10 709 M. und die Holländische Eisenbahn mit 10 462 M. Von den Preussischen Staatseisenbahnen wurden durchschnittlich für das Kilometer Betriebslänge 10 382 (9 814) M. vereinnahmt; dieselben hielten sich somit wie im Vorjahre sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der Deutschen Bahnen, als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

In dem Berichtsjahre wurden für jedes Personenkilometer durchschnittlich vereinnahmt:

Lfde. Nr.	Bahngruppe	in der I. Wagenklasse	II.	III.	IV.	von Militärs	überhaupt
		Pfennig					
1	bei den Deutschen Bahnen	8,10 (7,85)	4,83 (4,91)	2,83 (2,92)	2,04 (1,97)	1,51 (1,55)	2.91 (2,95)
2	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	6,01 (6,02)	4,62 (4,75)	2,83 (2,90)	2,18 (2,18)	1,87 (2,02)	3,43 (3,49)
3	bei den Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen	5,69 (5,68)	3,71 (3,69)	2,03 (2,00)	1,69 (1,89)	1,28 (1,21)	2,33 (2,35)
4	bei sämmtlichen Vereinsbahnen	6,82 (6,70)	4,48 (4,53)	2,55 (2,59)	2,04 (1,97)	1,47 (1,47)	2,80 (2,82)

Die Einnahmen für Personenbeförderung überhaupt haben für das Kilometer mittlerer Betriebslänge betragen:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . 9 323 (8 847) ℳ
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 7 634 (7 463) „
3. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 5 017 (4 885) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . . 7 648 (7 327) „

Im Berichtsjahre wurden aus den verschiedenen Beförderungen im Güter- usw. Verkehre vereinnahmt: 1. von den Deutschen Bahnen 1 005 467 260 (964 941 904) ℳ, d. i. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 22 882 (22 346) ℳ, 2. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 93 910 158 (91 027 460) ℳ bezw. 13 429 (13 080) ℳ, 3. von den Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen 439 446 759 (436 718 770) ℳ bezw. 15 811 (16 077) ℳ und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 538 824 177 (1 492 688 134) ℳ bezw. 19 546 (19 309) ℳ. Von der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr der sämmtlichen Vereinsbahnen entfallen auf: Eilgüter 50 350 936 (46 492 599) ℳ, Frachtgüter (einschliesslich Militärgüter) und zwar: a) Stückgüter 245 981 721 (231 407 202) ℳ, b) Wagenladungsgüter 1 151 539 375 (1 097 803 281) ℳ, ferner auf frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 8 188 078*) (31 506 077) ℳ, lebende Thiere 48 320 750 (52 328 036) ℳ und Nebeneinnahmen (Frachtzuschläge, Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegeld, Konventionalstrafen usw.) 34 443 317 (33 150 939) ℳ.

Auf 1 km mittlerer Betriebslänge erzielte die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 96 467 ℳ die höchste Einnahme; dieser folgen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 67 207 ℳ, die Kaiser Ferdinands - Nordbahn (Hauptbahn) mit 45 900 ℳ, die Leoben-Vordernberger Eisenbahn mit 38 808 ℳ, die Main-Neckarbahn mit 37 873 ℳ, die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn mit 35 331 ℳ, die Buschtêhrader Eisenbahn mit 33 684 ℳ, die Oesterreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) mit 31 491 ℳ, die K. K. priv. Südbahn (Oesterreichisches Netz) mit 29 862 ℳ, die Elsass-Lothringischen Eisenbahnen mit 27 878 ℳ und die Graz - Köflacher Eisenbahn mit 26 211 ℳ. Von den Preussischen Staatsbahnen wurden durchschnittlich für das Kilometer Betriebslänge 25 880 ℳ vereinnahmt; dieselben hielten sich somit sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der Deutschen Bahnen, als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

Die durchschnittliche Einnahme für jedes Tonnenkilometer in dem gesammten (Eilgüter, Frachtgüter aller Art, frachtpflichtige Dienst- und Bau- [Regie-] Güter und lebende Thiere umfassenden) Güterverkehr betrug:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . 3,91 (3,81) ₰
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 3,76 (3,70) „
3. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . 3,80 (3,81) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . . 3,87 (3,81) „

Die Gesammteinnahme aus allen Quellen ist in der nachstehenden Tabelle zur Darstellung gebracht worden:

Laufende Nummer	Bahngruppe	Gesammteinnahme überhaupt ℳ	durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge ℳ	für jedes Nutzkilometer ℳ	für jedes Achskilometer ₰	Von der Gesammtsumme entfallen auf die Einnahme aus dem Personen-Verkehr %	aus dem Güter- usw. Verkehr %	aus sonstigen Quellen %
1	Deutsche Bahnen	1 470 750 120 (1 391 954 851)	33 384 (32 159)	3,89 (3,80)	10,15 (10,05)	28,4 (28,0)	68,4 (69,3)	3,2 (2,7)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	151 353 094 (147 131 190)	21 640 (21 139)	3,07 (3,06)	9,61 (9,55)	36,1 (36,2)	62,0 (61,9)	1,9 (1,9)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	592 166 826 (581 940 969)	21 283 (21 409)	3,66 (3,74)	8,90 (8,98)	24,4 (23,6)	74,2 (75,0)	1,4 (1,4)
4	sämmtliche Vereinsbahnen	2 209 290 028 (2 117 444 590)	28 010 (27 348)	3,75 (3,71)	9,72 (9,68)	27,9 (27,4)	69,7 (70,5)	2,4 (2,1)

Hiernach sind, wie in den Vorjahren, im Verhältniss zu der Gesammteinnahme die Einnahmen aus dem Personenverkehr bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen (36,1 %) und die Einnahmen aus dem Güterverkehr bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen (74,2 %) am höchsten gewesen.

Die höchsten Gesammteinnahmen aus allen Quellen haben zu verzeichnen unter den Deutschen Bahnen die Preussischen Staatseisenbahnen mit 1 008 714 939 ℳ, unter den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen die Warschau-Wiener Eisenbahn mit 40 379 139 ℳ und unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die Oesterreichischen Staatsbahnen mit 154 706 971 ℳ.

Die Betriebsausgaben, welche die sämmtlichen bezüglichen, auf die allgemeine Verwaltung, die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, den Verkehrsdienst sowie den Zugförderungs- und Werkstättendienst entfallenden Beträge umfassen, betrugen überhaupt: 1. bei den Deutschen Bahnen 821 054 430 (782 571 015) ℳ bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 18 637 (18 080) ℳ, 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 99 463 723 (97 024 505) ℳ bezw. 14 221 (13 940) ℳ, 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 323 148 085 (299 137 462) ℳ bezw. 11 561 (10 968) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 238 686 226 (1 175 150 562) ℳ bezw. 15 679 (15 160) ℳ.

Hiernach haben sich die Betriebsausgaben im vorliegenden Berichtsjahre erhöht bei den Deutschen Bahnen um rund 38,48 Millionen Mark, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen um rund 2,44 Millionen Mark, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen um rund 24,02 Millionen

*) Auf den Preussischen Staatseisenbahnen werden vom Jahre 1895/96 ab für Betriebsgüter Frachtkosten nicht mehr berechnet, woraus sich die Abweichung gegen das Vorjahr erklärt.

Mark und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen um rund 63,54 Millionen Mark.

In dem Beriehtsjahre betrugen die Betriebsausgaben in Hunderttheilen der Betriebseinnahmen bei den Deutsehen Bahnen 55,8 (56,2) %, bei den Luxemburgischen, Niederländisehen und anderen Vereinsbahnen 65,7 (65,9) %, bei den Oesterreiehisch-Ungarisehen Bahnen 54,6 (51,4) % und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 56,1 (55,5) %. Von den Betriebsausgaben entfallen bei den Deutschen Bahnen auf a) die allgemeine Verwaltung 9,7 (10,9) %, b) die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 24,2 (23,9) %, c) den Verkehrsdienst 38,4 (39,0) % und d) den Zugförderungs- und Werkstättendienst 27,7 (26,2) %, bei den Luxemburgischen, Niederländisehen und anderen Vereinsbahnen zu a) 11,0 (10,2) %, b) 23,5 (25,3) %, c) 34,3 (33,6) %, d) 31,2 (30,9) %, bei den Oesterreichisch-Ungarisehen Bahnen zu a) 9,7 (9,2) %, b) 24,7 (24,6) %, c) 36,3 (36,5) %, d) 29,3 (29,7) % und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen zu a) 9,6 (10,2) %, b) 24,3 (24,3) %, e) 37,7 (38,0) %, d) 28,4 (27,5) %.

Der Betriebsübersehuss, d. i. die Summe aller Einnahmen nach Abzug aller Ausgaben, hat betragen:

Laufende Nummer	Bahngruppe	Betriebsüberschuss überhaupt ℳ	Betriebsüberschuss für jedes Kilometer Betriebslänge ℳ	Betriebsüberschuss in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals
1	bei den Deutschen Bahnen	649 695 690 (609 383 836)	14 747 (14 079)	5,655 (5,394)
2	bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	51 889 371 (50 106 685)	7 419 (7 199)	3,619 (4,105)
3	bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	269 018 741 (282 803 507)	9 669 (10 404)	4,40 (5,50)
4	bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	970 603 802 (942 294 028)	12 306 (12 170)	5,14 (5,35)

Der höehste Betriebsübersehuss ist für das Kilometer Betriebslänge bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 77 967 ℳ ermittelt. Uebersehritten wurden die Einnahmen von den Ausgaben nur von der Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg. Bei den Preussisehen Staatseisenbahnen betrug der Ueberschuss in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 6,76 gegen 6,49 im Vorjahre.

Der Uebersehuss der Einnahmen über die Ausgaben (letztere aussehliesslieh der Zuschüsse aus besonderen Kassen) betrug bei den sämmtliehen Vereinsbahnen 979 153 618 (952 463 285) Mark; diesem treten noeh hinzu: Ueberträge aus früheren Jahren 29 194 132 (25 410 855) ℳ, Zusehüsse, gewährleistete Zinsen und andere Vorsehüsse, Zusehüsse von Seiten der Staatskassen usw. 38 707 094 (37 820 464) ℳ, Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, gewerblichen Unternehmungen, Dampfsehiffverbindungen usw. 31 829 974 (29 892 098) ℳ und Zinseneinnahmen, sofern solehe die Zinsenausgaben übersteigen, 5 613 494 (6 404 198) ℳ. Die zu verwendende Summe betrug mithin 1 084 498 312 (1 051 990 900) ℳ, von welehen 725 985 332 (638 824 380) ℳ zur Ablieferung an die Staatskassen gelangten.

Am Schlusse des Betriebsjahrs 1896 betrug: a) die Höhe der Reservebestände bei den Deutsehen Bahnen 5 684 625 (5 987 919) ℳ, bei den Luxemburgisehen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 12 157 989 (11 400 613) ℳ, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 42 906 110 (45 026 239) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 60 748 724 (62 414 771) ℳ und b) die Höhe der Erneuerungsbestände bei den Deutsehen Bahnen 28 989 825 (28 343 704) ℳ, bei den Luxemburgisehen, Niederländisehen und anderen Vereinsbahnen 12 319 034 (13 847 658) ℳ, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 11 266 124 (11 212 925) ℳ bezw. bei den sämmtliehen Vereinsbahnen 52 574 983 (53 404 287) ℳ.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen sind innerhalb des Beriehtsjahrs an Unfällen zur Aufsehreibung gelangt: 969 (960) Entgleisungen, 498 (563) Zusammenstösse und 4 498 (4 346) sonstige Unfälle, zusammen 5 965 (5 869) Unfälle, davon auf freier Bahn 1 910 (1 608) und auf den Bahnhöfen und Haltestellen 4 055 (4 261).

Im Beriehtsjahre sind bei den sämmtliehen Vereinsbahnen Personen im ganzen (aussehliesslich der Selbstmörder) a) unversehuldet bei einem aussergewöhnlichen Bahnereignisse getödtet 70 (58), verletzt 732 (579), b) infolge eigener Schuld oder Unvorsiehtigkeit getödtet 1 122 (965), verletzt 2 467 (3 097), zusammen getödtet 1 192 (1 023), verletzt 3 199 (3 676). Auf die Bahnbediensteten entfielen von den Tödtungen überhaupt 54 (52) % und von den Verletzungen 72 (77) %, hiervon auf die infolge eigener Sehuld oder Unvorsiehtigkeit verursaehten Tödtungen 93 (94) % und Verletzungen 83 (89) %. Ferner sind bei den sämmtlichen Vereinsbahnen, und zwar bei Nebenbesehäftigungen und Selbstmordversuehen 224 (325) Personen getödtet und 317 (687) Personen verletzt worden.

Der fahrbare Zustand der Bahn war im Laufe des Beriehtsjahrs unterbrochen bei den sämmtliehen Vereinsbahnen durch 66 (39) Erd- und Felsrutsehungen, 249 (148) Schneeverwehungen, 62 (40) Ueberfluthungen, 9 (5) Wegversperrungen infolge Sturms, 28 (11) sonstige Naturereignisse und 9 (36) Mal dureh Schadhaftwerden des Oberbaues.

Im Beriehtsjahre gelangten in dem Gebiete der sämmtliehen Vereinsbahnen zur Aufzeiehnung: 1. Achsbrüche bei eigenen Lokomotiven und Tendern 36 (51) und bei eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Streeken) 68 (69), 2. Reifenbrüehe bei eigenen Lokomotiven und Tendern 278 (299) und bei eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Streeken) 1 982 (2 449), 3. Schienenbrüche, und zwar: a) bei eisernen Schienen 312 (314), b) bei Stahlschienen 11 132 (10 574), c) bei Stahlkopfsehienen 349 (371) bezw. zusammen 11 793 (11 259).

Die Zahl der Unfälle, welehe dureh Achsbrüche veranlasst, oder wobei Aehsbrüehe vorgekommen sind, betrug 22 (29), die Zahl der Unfälle, die durch Reifenbrüche veranlasst, oder wobei Reifenbrüche vorgekommen sind, 27 (43) und die Zahl der Unfälle, welehe naehweisbar oder möglieherweise dureh Sehienenbrüehe veranlasst sind, 9 (8).

Im Berichtsjahre waren bei den sämmtliehen Vereinsbahnen besehäftigt 301 549 (290 574) Beamte (hierunter 5 001 [4 507] weibliehe Personen) und 411 435 (397 182) Arbeiter im Tagelohn, zusammen 712 984 (687 756) Personen. Die Besoldungen, Löhne und anderen Bezüge betrugen 781 563 234 (757 971 978) ℳ oder durehschnittlich auf 1 km Betriebslänge 9 780 (9 679) ℳ.

Die Vereinsbahnen besassen 66 (78) Ruhegehaltskassen mit einem Vermögensstand am Schlusse des Beriehtsjahres von 207 585 170 (195 787 479) ℳ und 118 (245) Kranken-, Sterbe- und Unterstützungs- usw. Kassen mit einem Vermögensstand von 25 995 141 (24 820 801) ℳ.

Die für Privatzwecke bestimmten, d. h. solche Bahnen, welehe nicht dem öffentliehe Verkehre dienen, sondern nur eine gewerbliche, Bergbau- oder sonstige Anlage mit einer Hauptbahn verbinden, sind in nachstehender Tabelle zusammengestellt. Es waren vorhanden:

Bahngruppe	Bergwerks- und Hüttenbahnen	Fabrikbahnen	land und forstwirthschaftliche Bahnen	sonstige Bahnen	zusammen	Gesammtlänge der Anschlussbahnen
	Anzahl					km
bei den Deutschen Bahnen	636 (671)	3 734 (3 516)	157 (148)	626 (614)	5 153 (4 949)	2 958,10 (2 886,06)
bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen .	52 (71)	165 (139)	11 (11)	16 (23)	244 (244)	280,46 (210,05)
bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	392 (369)	1 017 (985)	141 (140)	165 (147)	1 715 (1 641)	1 772,40 (1 718,18)
bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 080 (1 111)	4 916 (4 640)	309 (299)	807 (784)	7 112 (6 834)	5 010,96 (4 816,29)

An diesen Anschlussbahnen waren die sämmtlichen Preussischen Staatsbahnen der Zahl nach mit 3 192 Linien, mithin 44,88 % und der Länge nach mit 1 916,86 km, mithin 38,25 % betheiligt.

Mit Dampfkraft betrieben waren 2 925,32 (2 743,44) km vollspurige und 586,55 (650,90) km schmalspurige, mit Pferdekraft 914,74 (871,89) km vollspurige und 584,35 (550,06) km schmalspurige Eisenbahnen.

In einem Anhange zu den statistischen Nachrichten werden die schmalspurigen Eisenbahnen behandelt. Die Gesammtlänge derselben betrug am Schlusse des Berichtsjahres 800,00 (706,40) Kilometer, hiervon dienen 674,95 (589,50) km dem Personen- und 793,39 (699,79) km dem Güterverkehr. Die Spurweite derselben schwankt zwischen 0,75 und 1,106 m. Die stärkste Neigung von 1 : 25 hat die Nagold-Altensteiger Bahn; der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke von 19 m befindet sich bei den Schmalspurbahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz. Von den zusammen 800,00 (706,40) km langen Bahnen sind nur auf eine Länge von 102,04 (84,04) km öffentliche Strassen als Unterbau mitbenutzt. Der Unterbau hat nach dem vorgeschriebenen Querschnitt eine Kronenbreite von 2,0 bis 3,7 m. Wegeübergänge in der Bahnebene wurden 3 460 (3 125) gezählt, und zwar 145 (129) bewachte und 3 315 (2 996) unbewachte. Die Anzahl der Stationen, Haltestellen und Haltepunkte betrug 323 (290). Am Schlusse des Berichtsjahres bezifferte sich der Gesammtbetrag des für die Schmalspurbahnen verwendeten Anlagekapitals auf 56 837 224 (53 066 818) ℳ., d. i. durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 73 561 (78 147) ℳ. Der Betrieb wurde vermittelst 172 (164) Lokomotiven, 444 (416) Personenwagen und 5 433 (5 154) Gepäck- und Güterwagen ausgeführt, welche zusammen 2 913 229 (2 690 682) Lokomotivnutzkm und 62 127 119 (56 561 038) Wagenachskm zurückgelegt haben. Befördert wurden 5 372 600 (5 215 558) Personen auf 43 778 938 (42 280 697) Personenkm und 3 956 130 (3 724 679) t Güter auf 47 039 839 (45 310 964) tkm.

Die Gesammteinnahme betrug 3 767 758 (3 534 009) ℳ. bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 5 721 (5 666) ℳ., die Gesammtausgabe 2 518 460 (2 390 879) ℳ. bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 3 555 (3 549) ℳ. und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 1 249 298 (1 143 130) ℳ. bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 1 763 (1 697) ℳ.

Die Ausgaben betrugen 66,84 (67,65) % der Einnahmen und der Ueberschuss 33,16 (32,35) % der Einnahmen bezw. 2,20 (2,15) % des verwendeten Anlagekapitals.

Bei den Schmalspurbahnen waren 514 (502) Angestellte und 621 (670) Arbeiter im Tagelohn, zusammen 1 135 (1 172) Personen beschäftigt, für welche an Besoldungen, Löhnen und anderen Bezügen 1 285 790 (1 299 975) ℳ. aufgewendet wurden.

Im Berichtsjahre gelangten 20 (17) Entgleisungen, 0 (2) Zusammenstösse und 24 (24) sonstige Unfälle, zusammen 44 (43) Unfälle zur Aufzeichnung, bei welchen 3 Personen getödtet und 13 Personen verletzt wurden.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 22,371 km lange Strecke Hermeskeil-Türkismühle und die 17,383 km lange Strecke Wemmetsweiler-Lebach der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken, welche voraussichtlich am 15. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, sind — vom Tage der Betriebseröffnung ab — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Vereins-Betriebsreglement. Der Nachtrag VIII zu dem Vereins-Betriebsreglement ist allseitig zur Einführung gelangt.

Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. Der mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 2. Februar 1897 Nr. 447 zur Abstimmung gestellte Beschluss des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, dahingehend, es möge dem Artikel 16 Ziffer 1 (3) des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement folgende neue Fassung gegeben werden:

„Die Empfangsstation sendet den Nachnahme-Begleitschein, sobald die Nachnahme berichtigt worden ist, mit der Empfangsbestätigung versehen, der ursprünglichen Versandstation unverzüglich direkt, mittelst eingeschriebenen Dienstbriefes zurück. Die Briefumschläge sind mit der Aufschrift „Nachnahme-Begleitschein“ zu versehen. Bei Verweigerung (usw. wie bisher).“

ist mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 8. d. Mts. Nr. 1422 für bindend erklärt und der Zeitpunkt für den Beginn der Wirksamkeit desselben auf

den 1. Juni 1897

festgesetzt worden.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Halle a/S. Am 1. Mai d. J. wird die an der Hauptbahnstrecke Berlin-Elsterwerda zwischen den Stationen Zossen und Neuhof (Kreis Teltow) in Kilometerstation 39,073 errichtete Haltestelle Wünsdorf für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen eröffnet. Die Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 der Verkehrsordnung bezeichneten Gegenstände bleibt ausgeschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Am 1. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Berlin-Kremmen zwischen den Stationen Schulzendorf und Hennigsdorf belegene Ladestelle Heiligensee, welche bisher nur dem Güterverkehr gedient hat, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Heiligensee und Schulzendorf 1,7 km, zwischen Heiligensee und Hennigsdorf 2,5 km.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1324 vom 5. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1399 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Radstands- usw. Verzeichniss (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1422 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Antrag auf Abänderung des Art. 16 Ziffer 1 (3) des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 1440 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Thätigkeit der Vereins-Abrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1896 bis 31. März d. J. (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 1479 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den VIII. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 89 Z vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Januar—März d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 9. und 10. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche in dem I. Vierteljahr d. J. Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Aus dem Deutschen Reich.

Neues Deutsches Handelsgesetzbuch.

Der Reichstag hat in seiner Sitzung vom 7. d. Mts. das neue Handelsgesetzbuch en bloc angenommen.

Die neue Fassung des Gesetzes wird gleichzeitig mit dem Bürgerlichen Gesetzbuche in Kraft treten, nur der sechste Abschnitt des ersten Buches (Handlungsgehilfen und Handlungslehrlinge), mit Ausnahme jedoch von § 64 (Provisionen für Abschluss oder Vermittelung von Geschäften) tritt schon am 1. Januar 1898 in Kraft. Auch der siebente Abschnitt des dritten Buches, betreffend die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen, kann durch Kaiserliche Verordnung schon früher in Kraft gesetzt werden. Das Aktienrecht hat in zwei Punkten wesentliche Aenderungen des bisherigen Rechts und der Regierungsvorlage erfahren: die Minderheitsziffer, die die Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Gründer oder Verwalter verlangen kann, ist von einem Fünftel auf ein Zehntel des Aktienkapitals ermässigt worden und die Frage der Gewinnantheile hat eine Regelung dahin erfahren, dass dem Aufsichtsrath, sofern er eine Vergütung in Gestalt eines Antheils am Jahresgewinn erhält, eine solche Vergütung nur zugebilligt werden kann aus demjenigen Reingewinn, der nach Vornahme sämmtlicher Abschreibungen und Rücklagen, sowie nach Abzug einer Dividende von 4 % des eingezahlten Grundkapitals verbleibt. Ist die den Mitgliedern des Aufsichtsraths zukommende Vergütung im Gesellschaftsvertrage festgesetzt, so kann eine Abänderung des Gesellschaftsvertrages, durch welche die Vergütung herabgesetzt wird, von der Generalversammlung mit einfacher Stimmenmehrheit beschlossen werden.

Anderweite Bezeichnung von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Der an der Bahnstrecke Berlin-Kremmen gelegene Haltepunkt Schulzendorf-Heiligensee führt vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung „Schulzendorf“.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Der Geschäftsbericht besagt, dass die gute Entwickelung des Unternehmens auch im Jahre 1896 angehalten hat. Die Einnahmen betrugen 313 155 (+ 6 342) ℳ, die Ausgaben 188 156 (— 21) ℳ und somit der Betriebsüberschuss 124 999 (+ 6 363) ℳ. Die Vermehrung der Einnahme dürfte der anhaltenden Besserung der Industrie, speziell auch der Crefelder, und dem dadurch bewirkten Wachsthum des regulären Verkehrs, sowie den Maassnahmen zur besseren Bewältigung desselben zuzuschreiben sein. Die Abschreibungen erforderten 61 237 (46 962) ℳ. Von dem Reingewinn in Höhe von 44 560 (44 950) ℳ gelangt eine Dividende von 7 % (wie im Vorjahre) zur Vertheilung. Die in Aussicht gestellte Vergrösserung des Netzes, zu der die Vorarbeiten fertig gestellt sind, ist nicht in Angriff genommen worden, weil technische und wirthschaftliche Gründe den Bau erst nach Einführung des elektrischen Betriebes rathsam erscheinen lassen. Es stellen sich aber dieser seit Jahren geplanten Einrichtung noch Hindernisse seitens der Stadt Crefeld entgegen. Die Verwaltung gibt der Hoffnung Raum, dass die durch Einführung des elektrischen Betriebes und die damit ermöglichte Ausdehnung des Bahnnetzes der Stadt Crefeld erwachsenden grossen wirthschaftlichen Vortheile gewürdigt und zum baldigen Einverständniss führen werden.

Pfälzische Bahnen.

Die Generalversammlung wird am 14. Mai d. J. abgehalten werden; auf der Tagesordnung steht auch ein Antrag der Verwaltung wegen Beschaffung neuer Mittel für einige Erweiterungsbauten sowie für Ergänzung des Fahrmaterials, und zwar sollen 5 570 000 ℳ für die Ludwigsbahn und 750 000 ℳ für die Maximiliansbahn aufgebracht werden.

Wismar-Karower Eisenbahn.

Mit der am 1. d. Mts. erfolgten Uebergabe der Wismar-Karower Eisenbahn an die Grossherzoglich Mecklenburgische Regierung ist die Wismar-Karower Eisenbahngesellschaft aufgelöst worden. Die Gläubiger der Gesellschaft werden aufgefordert, sich bei der Grossherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn zu Schwerin, welcher die Liquidation übertragen ist, zu melden.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft Wörishofen.

Auf der Tagesordnung der am 28. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung steht neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen ein Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals.

Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über verschiedene Bahnstrecken.

Als ständiger Kommissar für die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über

1. die auf Preussischem Staatsgebiete gelegene, den Pfälzischen Eisenbahnen gehörende Strecke Münster a/St.-Landesgrenze,
2. die auf Preussischem Staatsgebiete gelegenen Theilstrecken der ebenfalls den Pfälzischen Eisenbahnen gehörenden Strecke Lauterecken-Staudernheim

ist an Stelle des Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken vom 1. d. Mts. ab der Präsident der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz bestellt worden.

Aachener Kleinbahngesellschaft.

Die Generalversammlung hat sich mit der Aenderung des § 22 des Statuts beschäftigt. Mit Rücksicht auf das Vorhandensein von Aktien mit verschiedenem Nennwerth wurde bestimmt, dass je 400 ℳ Aktienkapital fernerhin eine Stimme geben sollen.

Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft.

Für das Jahr 1896 wird die Vertheilung einer Dividende von 9 % (gegen 8 % im Vorjahre) in Vorschlag gebracht.

Die ordentliche Generalversammlung wird auf den 29. d. Mts. einberufen. Auf der Tagesordnung stehen neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen die Beschlussfassung über die Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft um 2 500 000 ℳ (1 000 000 ℳ, für welche an Stelle der Einzahlung 757 400 ℳ Strassburger Strassenbahnaktien mit Dividendenschein für 1897/98 gewährt werden und 1 500 000 ℳ, welche für 1897 und für 1898 bis 30. Juni 1898 nur eine Dividende erhalten, welche einer jährlichen Verzinsung des Nennwerths der eingezahlten Beträge vom Tage der jeweiligen Einzahlung ab zu 4 % gleichkommt) und Abänderung der Gesellschaftssatzungen.

Verkehr nach den Ostfriesischen Nordseebädern.

Der am 1. Mai d. J. in Kraft tretende Sommerfahrplan, bringt gegenüber dem Winterfahrplan 1896/97 bezüglich des Badeverkehrs nach den Ostfriesischen Nordseebädern folgende wichtige Aenderungen: Die Bade-Schnellzüge werden nicht mehr im wechselnden Fahrplan, sondern täglich in der Zeit vom 1. Juli bis 15. September d. J. nach festen Fahrplänen gefahren. 1. Köln und Elberfeld-Norddeich und zurück. Nachtverbindungen: Köln ab 12.28, Münster an 3.22 mit D-Zug 91, Elberfeld ab 12.46, Münster an 3.16 (Schnellzug 89). Münster ab 3.30, Norddeich an 8.13 (Bade-Schnellzug 400). — Norddeich ab 9.40, Münster an 4.10 (Bade-Schnellzug 407), Elberfeld an 6.44 mit Personenzug 47, Köln an 7.40 mit D-Zug 96. Tagesverbindungen: Köln ab 7.40 (Schnellzug 263), Elberfeld ab 9.23 (Bade-Schnellzug 87), Unna ab 10,37, Münster 11,28 bis 11,32, Norddeich an 4,31 (Bade-Schnellzug 404). Norddeich ab 10,58, Münster an 3.48 mit Bade-Schnellzug 401, Köln an 7.13 mit Schnellzug 92, Elberfeld an 6.35 mit Bade-Schnellzug 401/88. 2. Berlin-Norddeich und zurück. Nachtverbindungen: Berlin L. ab 11.37, Bremen 5.20 bis 5.41, Norddeich an 10.18. Norddeich ab 7.05, Bremen 11.26 bis 11.55, Berlin P. an 7.39. Tagesverbindungen: Berlin Schl. Bf. ab 7.24, Berlin Friedrichstrasse ab 7.40, Bremen 1.40 bis 2.04, Norddeich an 6.22. Norddeich ab 10.36, Bremen 3.09 bis 3.24, Berlin L. an 8.55.

Kleinbahnprojekte.

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co. in Stettin plant den Bau einer schmalspurigen Kleinbahn von Lindenwald nach Bachwitz zum Anschluss an die Kleinbahnlinie Trzementowo-Wierzchucin der Kleinbahnen des Landkreises Bromberg.

Von der Stadt Rheidt wird in Fortsetzung der M.-Gladbach-Rheidter Strassenbahnen die Herstellung einer vollspurigen, elektrisch zu betreibenden Kleinbahn von Rheydt über Odenkirchen nach Wickrath für Personen- und Stückgutverkehr geplant.

Die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft beabsichtigt Kleinbahnen herzustellen a) von Gudensberg über Naumburg nach Wolfhagen; b) von Cassel über Nieder- und Oberzwehren, Altenbauna, Besse und Gudensberg nach Wabern.

Die Firma Vering & Waechter in Berlin plant den Bau einer mit Lokomotiven zu betreibenden Kleinbahn von Köln-Deutz nach Beuel.

Die geplante Kleinbahn von Bevensen über Hohenzethen nach Lüchow soll die Gegend zwischen den Bahnlinien Lüneburg-Dannenberg und Uelzen-Salzwedel dem Verkehr aufschliessen. Die Baukosten sind vom Landesdirektorium auf rund 24 000 ℳ für das Kilometer und die Gesammtkosten auf 1 160 000 ℳ veranschlagt. Der Kreistag des Kreises Dannenberg beschloss, für den Fall der Uebernahme gleicher Verpflichtungen seitens der Kreise Lüchow und Uelzen, für den den Kreis Dannenberg berührenden Theil der Kleinbahn (1/10 der ganzen Strecke) die Verpflichtung zu übernehmen, zu dem in den ersten 5 Jahren entstehenden Fehlbetrage, welcher nach der

Veranschlagung des Landesdirektoriums für die ganze Strecke der fraglichen Kleinbahn auf 15 000 M. angenommen ist, bis zu 1 500 M. jährlich aus Kreismitteln zuzuschiessen. Als Unternehmer tritt der Kreis bei diesem Bahnbau nicht auf, auch übernimmt derselbe keine Garantie.

Strassenbahnen.

Breslauer elektrische Strassenbahn. Die Gesellschaft emittirt jetzt behufs Deckung der zu Erweiterungen und Ergänzungen der vorhandenen Anlagen usw. bereits aufgewendeten und noch aufzuwendenden Mittel eine 4 % Anleihe von 1 Million Mark, rückzahlbar bis zum 1. Juli 1919 zu 103 % durch jährliche Ausloosungen in Stücken von 1 000 M.

Posener Strassenbahn. Auf der Tagesordnung der am 1. Mai d. J. stattfindenden Generalversammlung steht u. a. die Herabsetzung des Grundkapitals bis auf 420 000 M. und Wiedererhöhung desselben bis auf 1 500 000 M. durch Ausgabe neuer Aktien.

Stuttgarter Strassenbahnen. Der Ueberschuss des Jahres 1896 beziffert sich auf 412 354 M., von welchem nach dem Beschlusse der Generalversammlung eine Dividende von 8,5 % an die Prioritäts-Stammaktien und eine solche von 7,5 % an die Stammaktien zur Vertheilung gelangt.

Sterbekasse für die Beamten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin.

Nach dem Jahresabschluss für das Jahr 1896 betrugen die Einnahmen 91 441 M. (hierunter laufende Beiträge 57 423 M., Verwaltungskostenbeiträge und Eintrittsgelder 2 161 M.) und die Ausgaben 51 696 M.; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 39 745 M.

Am Schlusse des Jahres 1896 waren vorhanden 10 963 Versicherungen mit 2 782 425 M. Versicherungskapital und zwar 670 zu 600 M., 5 870 zu 300 M., 3 836 zu 150 M. und 587 zu 75 M. Das Durchschnittsalter der Versicherten betrug am Ende des Berichtsjahres 48,14 Jahre gegen 47,67 Jahre am Schlusse des Vorjahres.

Durch Tod sind im Jahre 1896 erledigt 204 Versicherungen (gegen 182 im Vorjahre) oder 1,86 (1,67) % der Gesammtversicherungen und dafür gezahlt 44 475 (40 422) M., oder 1,60 (1,48) % des Gesammtversicherungskapitals; gegen das Vorjahr ergibt dies 22 Versicherungen mit einem Betrage von 4 053 M. mehr. Das Durchschnittsalter der Verstorbenen betrug 56,53 (57,50) Jahre. Ausser durch Tod sind 4 Mitglieder mit Versicherungen zu 600 M., 6 Mitglieder mit Versicherungen zu 300 M. und 3 Mitglieder mit Versicherungen zu 150 M. ausgeschieden. Der Gesammtverlust beläuft sich auf 217 (201) Versicherungen, dagegen der Zugang an neuen Versicherungen auf 298, sodass die Gesammtzahl um 81 gegen das Vorjahr zugenommen hat. Die Zahl der Neuaufnahmen blieb wiederum gegen das Vorjahr zurück, was eine weitere Folge der Neuorganisation der Staatsbahnverwaltung ist, weil aus Anlass der Abtrennung grosser Streckengebiete aus dem früheren Direktionsbezirke Berlin sehr viele Beamte sich nicht bewusst sind, dass sie auch jetzt noch der Kasse beitreten dürfen.

Im übrigen ist der Abschluss wiederum günstig. Wenn die Jahresbeiträge mit 57 423 M. anscheinend hinter dem Vorjahre mit 64 349 M. zurückbleiben, so erklärt sich dies daraus, dass die laufenden Beiträge 8 821 Mitgliedern, welche bis Ende 1891 bei der Kasse eingetreten waren, für die Monate Januar und Februar als Dividende erlassen worden sind.

Die früher schon von Beitragsleistung völlig entbundenen älteren Mitglieder standen auch 1896 im Genusse dieser Wohlthat.

Die höhere Sterblichkeit in 1896 darf als eine Folge der ausnahmsweise ungünstigen Witterungsverhältnisse dieses Jahres und der dadurch herbeigeführten vermehrten Erkrankungen angesehen werden.

Im ganzen sind seit der nunmehr $47^1/_2$ Jahr zurückliegenden Begründung der Kasse 15 232 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von 3 706 275 M. abgeschlossen worden, wovon sich bis Ende Dezember 1896 insgesammt 4 269 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von 923 850 M. durch Tod und Austritt erledigt haben; darauf kamen 790 022 M. an Begräbnissgeldern baar zur Zahlung.

Während Ende 1849 die Bilanz der Kasse einen Bestand von nur 272 M., nach 25 jährigem Bestehen einen solchen von rund 120 000 M. und Ende 1883 von rund 261 000 M. ergab, erreicht das Vermögen Ende 1896 bereits die Höhe von rund 752 000 M., sodass auf jeden Versicherungsbetrag der 10 963 Versicherungen — bei einem Durchschnittsalter von 48,14 Jahren für alle Versicherten — eine Reserve von etwas über 27 % kommt.

Aus Württemberg.

Sommerfahrplan 1897.

Der Fahrplan der Württembergischen Staatsbahnen für den Sommer 1897 enthält neben einer grösseren Anzahl von Aenderungen und Verbesserungen im inneren Verkehr einige auch dem Durchgangsverkehr dienende neue Schnellzüge. Zur Erzielung einer besseren Frühverbindung zwischen Mannheim und Stuttgart sowie zwischen Stuttgart und dem Bodensee werden neue Schnellzüge eingelegt Mannheim ab 6.10, Bruchsal ab 7.34, Stuttgart an 9.22, ab 9.35, Ulm an 12.00, ab 12.25, Friedrichshafen an 2.12, Konstanz an 3.35, St. Gallen 4.20, Thusis 8.25, Davos 9.50, Zürich 5.00 usw. Der Zug erhält in Ulm Anschluss durch einen neuen Schnellzug von Crailsheim, welcher daselbst abgeht um 10.25 (Nürnberg ab 8.33, Berlin ab 10.34, Leipzig ab 1.22, Dresden ab 10.40) und in Ulm ankommt 12.17.

Zwischen Stuttgart und Zürich wird über die Strecke Stuttgart-Eutingen-Horb-Immendingen-Schaffhausen ein neues Schnellzugspaar zum Anschluss an die Tagesschnellzüge der Gotthardbahn eingelegt Stuttgart ab 8.40, Zürich an 2.00, Mailand an 10.20, Mailand ab 7.45, Zürich 6.10, Stuttgart an 11.45.

Die Fahrtdauer der bestehenden Schnellzüge Stuttgart-Zürich-Gotthard wird mit Eröffnung der neuen Zufahrtslinien zum Gotthard (Schaffhausen-Eglisau und Thalweil-Zug-Goldau) wesentlich gekürzt, bisher Stuttgart ab 1.58, Zürich an 8.49 nach dem Gotthard ab 9.46, künftig Stuttgart ab 3.25, Zürich an 9.15 nach dem Gotthard ab 9.30, Mailand an 7.30, Mailand ab 10.30, Zürich ab 8.25, Stuttgart an 2.15.

Der Orient-Expresszug Paris - Wien - Konstantinopel geht künftig in Stuttgart ab 6.54 (statt bisher 7.35) und erreicht nun in München den Anschluss an den Schnellzug über den Brenner und in Wien den Anschluss an den Schnellzug nach Triest.

Der Frühschnellzug von Nördlingen, ab daselbst 6.10 (Nürnberg ab 3.55, Leipzig ab 7.44, Dresden ab 5.50, Berlin ab 5.00) wird so beschleunigt, dass er in Stuttgart, (Ankunft 8.33) den neuen Schnellzug nach Zürich (s. oben) erreicht.

Der Schnellzug Ulm-Aalen, ab Friedrichshafen 1.45 (Konstanz ab 12.05, Rorschach 12.25, Zürich 10.38) ab Ulm 4.05 wird von Aalen bis Crailsheim als Schnellzug weitergeführt, Ankunft Crailsheim 6.14, Würzburg 10.15, Nürnberg 7.55, Berlin 6.10, Dresden 6.43.

Der Schnellzug Stuttgart-Frankfurt a. M. über Heilbronn, ab Stuttgart 3.20 N., wird in Heilbronn früher abgehen zur Gewinnung eines Anschlusses in Ludwigshafen an einen neuen Schnellzug nach Kaiserslautern, Neunkirchen.

In der Sitzung des Beiraths der Verkehrsanstalten wurden die neuen Schnellzüge beifällig aufgenommen und als erhebliche Verbesserungen des Fahrplans bezeichnet. Dabei wurde dringend gewünscht, dass die neuen Schnellzüge Stuttgart-Zürich in Bälde nach und von Berlin weiter geführt werden, da es ein grosser Uebelstand sei, dass von Stuttgart aus über die kürzeste Linie kein direkter Nachtschnellzugsverkehr mit Berlin bestehe. Der Vorsitzende, Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen v. Balz, bemerkte hierzu, dass die Württembergische Generaldirektion monatelang verhandelt habe. Mit Genehmigung des Herrn Ministers sei beabsichtigt gewesen, Nachtschnellzüge nach und von Berlin einzurichten im Anschluss an das neue Schnellzugspaar mit der Schweiz. Bei der Preussischen Eisenbahnverwaltung habe man hingegen einen prinzipiellen Widerspruch nicht gefunden. Brauchbare Verbindungen werden sich aber nur dann schaffen lassen, wenn in Preussen auf längere Strecken neue Züge gefahren werden. Die Verhandlungen würden fortgesetzt werden. Man werde auf Erfüllung dieser Wünsche hoffen dürfen, zumal auch auf Badischer Seite kein grundsätzlicher Widerspruch erhoben sei und auch Bayern sich entgegenkommend zeige.

Aus Belgien.

Verstaatlichung der Lüttich-Limburger Eisenbahn.

Der die Verstaatlichung der Lüttich-Limburger Eisenbahn betreffende endgültige Vertrag ist am 13. Februar d. J. unterzeichnet worden. Der Verstaatlichungspreis ist auf Grund der durchschnittlichen Einnahme der letzten fünf Jahre (1891 bis einschliesslich 1895), vermehrt um 15 %, berechnet. Die so erhöhte und kapitalisirte Durchschnittseinnahme ergibt für die 59½ Jahre, die noch von der Konzessionsdauer bleiben, ein Kapital von 38 378 372 Frcs. Von dieser Summe sind abzuziehen: 1. 48 650 Frcs. für fehlende Grundstücke und Abonnements, 2. 112 410 Frcs. behufs Erstattung der an Zinsengewähr gemachten Vorschüsse, 3. 150 000 Frcs. als Entschädigung an die Niederländische Eisenbahngesellschaft und 4. 314 165 Frcs. behufs Rückzahlung für die Stationen Flémalle Grande und Flémalle Haute; im ganzen also 625 225 Frcs., so dass der Gesellschaft 37 753 097 Frcs. verbleiben, die sich der Staat verpflichtet, nebst 3 % Zinsen vom 1. Januar 1896 bis zum Tage der end-

gültigen Regelung zu zahlen. Da gegenwärtig 55 330 Stück zu 500 Frcs. rückzahlbare Schuldverschreibungen im Umlauf bleiben, so sind hierfür 27 665 000 Frcs. erforderlich und es verbleiben den Antheilhabern 10 088 097 Frcs., so dass auf den Antheilschein 249,70 Frcs. entfallen. Rechnet man hierzu 3 % Zinsen vom 1. Januar 1896 bis jetzt, so stellt sich der Werth des Lüttich-Limburger Antheilscheins auf etwa 258 Frcs.; den Antheilhabern steht aber noch ein entsprechender Antheil an dem beweglichen Vermögen der Gesellschaft zu, der auf 5 bis 10 Frcs. für den Antheilschein zu veranschlagen ist.

Belgische Gesellschaft der Vereinigten Eisenbahnen im Jahre 1896.

Die Gesellschaft hatte 1896 an Zinsen usw. eine Einnahme von 614 400,77 Frcs., die sich durch 2 153,49 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre auf 616 554,26 Frcs. erhöhte. Davon verzehrten die allgemeinen Verwaltungskosten 34 369,77 Frcs. und die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 274 635,75 Frcs., während von dem Rest von 307 548,74 Frcs. je 15 377,42 Frcs. in die beiden Rücklagen fliessen und 179 816,25 Frcs. als erster 6 % Gewinn den Vorzugsantheilscheinen zufielen. Von dem 96 977,65 Frcs. betragenden Rest dienten 9 500 Frcs. zur Tilgung von Antheilscheinen, 23 950 Frcs. als zweiter Gewinn (je 2 Frcs.) für die nicht getilgten Vorzugsantheilscheine, 4 850 Frcs. zur Gewinnbetheiligung des Verwaltungs- und Aufsichtsrathes und 57 000 Frcs. (je 9,50 Frcs.) als Gewinn der Gewinnantheilscheine, während 1 677,65 Frcs auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Brüsseler Strassenbahnen im Jahre 1896.

Die Gesellschaft hatte 1896 eine Einnahme von 4 318 272,35 Frcs. gegen 4 016 492,90 Frcs. im Vorjahre; von der Mehreinnahme entfielen 102 721,20 Frcs. auf die elektrischen und 169 058,25 Frcs. auf die Pferdebahnlinien. Die Ausgaben betrugen 2 266 610,62 Frcs. und demnach der Ueberschuss 2 051 661,73 Frcs., von dem nach Bestreitung von 511 799,04 Frcs. Abschreibungen und Tilgungen, sowie von 313 835,27 Frcs. anderer Lasten 1 226 027,42 Frcs. verblieben; hierzu kamen aber 39 273,20 Frcs. Antheil an dem Reinertrage der gemeinschaftlich mit der Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen betriebenen Linien. Von der 1 265 300,62 Frcs. betragenden Summe flossen 63 265,03 Frcs. in die Rücklagen, 535 935 Frcs. fielen als erster Gewinn (je 15 Frcs.) den 35 729 Vorzugsantheilscheinen zu, 150 000 Frcs. den 10 000 Stammantheilscheinen (je 15 Frcs.), 258 000 Frcs. den 50 000 Gewinnantheilscheinen (je 5,16 Frcs.) und 102 890,25 Frcs. als zweiter Gewinn (je 2,25 Frcs.) den 45 729 Vorzugs- und Stammantheilscheinen, 154 830,18 Frcs. wurden zur Tilgung von Vorzugsantheilscheinen verwendet und 380,16 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Im Jahre 1890 hatte das Netz der Gesellschaft 38,7 km Ausdehnung; heute misst es 53,5 km. Ausserdem betreibt die Brüsseler Strassenbahngesellschaft gemeinschaftlich mit der Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen 12 km. Die neu ertheilten Konzessionen laufen sämmtlich bis 1942, während für 16 km von dem alten Netz die Konzession 1909 abläuft.

Aus der Schweiz.

Nordostbahn.

Die Direktion der Nordostbahn hat den Schiedsspruch von Herrn Bundesrath Zemp (siehe Nr. 25 S. 217 fg. d. Ztg.) an sämmtliche Angestellte und Arbeiter geschickt mit folgender Mittheilung: Wir bringen Ihnen hiermit in der Beilage den Schiedsspruch zur Kenntniss, den Herr Bundesrath Zemp als Schiedsrichter auf Grund des Schiedsvertrages zwischen dem Centralkomitee des Vereinigten Personals Schweizerischer Transportanstalten und uns am 13. März d. J. erlassen hat, damit verbinden wir die Mittheilung, dass wir bereits die erforderlichen Schritte eingeleitet haben, um soweit an uns, den Spruch aufs gewissenhafteste zu vollziehen.

Der hier erwähnte zwischen der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn und dem Centralkomitee des Vereinigten Personals Schweizerischer Transportanstalten am 13. März d. J. abgeschlossene Schiedsvertrag lautete:

1. Die Parteien übertragen die endgültige Entscheidung über die Streitigkeiten, welche zum Ausstande geführt haben, dem Vorsteher des Eidgenössischen Eisenbahndepartements, Herrn Bundesrath Zemp, und erklären, sich dem Entscheide desselben in allen Theilen unbedingt unterziehen zu wollen.

2. Der Dienst wird sofort wieder aufgenommen.

Den Voranschlag der Betriebs- und Baurechnung der Schweizerischen Nordostbahn für das laufende Jahr hat der Verwaltungsrath mit folgenden Hauptziffern festgestellt:

	approximative Rechnung 1896 Frcs.	Budget für 1897 Frcs.
Betriebseinnahmen	24 753 825	25 055 085
Betriebsausgaben	14 565 362	15 178 610
Ueberschuss der Einnahmen	10 188 463	9 876 445
Nettoeinnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung	2 874 076	2 714 495
Ueberschuss der Gesammteinnahmen	13 062 539	12 590 940
Bauausgaben für die alten Linien		8 804 125
„ „ „ neuen „	—	5 021 600

Im ferneren nimmt der Verwaltungsrath in zustimmendem Sinne Vermerk von einem Berichte der Direktion über die infolge Eröffnung der neuen Linien im nächsten Sommerfahrplan vorgesehene Verlegung und Vermehrung von Zügen und ertheilt derselben Auftrag, ihre auf Reorganisation des Betriebes der Dampfschiffunternehmung auf dem Zürichsee gerichteten Versuche fortzusetzen und dem Verwaltungsrathe zu gegebener Zeit Bericht und Antrag einzubringen. Diese Unternehmung ergibt seit mehreren Jahren bedeutende Betriebsdefizite, so für das Jahr 1896 fast 73 000 Frcs.

San Salvatorebahn.

Der Verwaltungsrath der Lugano-Monte San Salvatorebahn beantragt von Vertheilung einer Dividende für das Jahr 1896 Umgang zu nehmen und den Gewinnsaldo zu Abschreibungen zu verwenden.

Uetlibergbahn.

Der Verwaltungsrath der Uetlibergbahn beantragt für das Jahr 1896 die Auszahlung einer Dividende von 1 % gegen 2 % im Vorjahre.

Vereinigte Schweizerbahnen.

Die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen hat vom Schweizerischen Bundesrath die Weisung erhalten, bis 1. Juli dieses Jahres Pläne für eine Umgestaltung des Bahnhofes St. Gallen vorzulegen. Eine Erweiterung dieses Bahnhofes ist schon seit längerer Zeit zum absoluten Bedürfniss geworden.

Drahtseilbahn Ragaz-Wartenstein.

Der Verwaltungsrath dieser Drahtseilbahn beantragt für das Betriebsjahr 1896 die Austheilung einer Dividende von 1³/₈ % gegen 2,8 % im Vorjahre.

Compagnie générale des tramways suisses in Genf.

Der Verwaltungsrath der Compagnie générale des tramways suisses in Genf beantragt für das Jahr 1896 die Auszahlung einer Dividende von 12 % gegen 9 % im Vorjahre.

Organisation der Eisenbahnabtheilung des Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements.

In der Märzsitzung hat die Bundesversammlung das neue Gesetz über die Organisation der Eisenbahnabtheilung des Post- und Eisenbahndepartements definitiv festgestellt und angenommen. Dasselbe sieht, neben der Kanzlei des Departements, eine technische und eine administrative Abtheilung vor. Jeder Abtheilung steht ein Direktor vor, denen untergeordnet sind: In der technischen Abtheilung: Für die bautechnische Sektion (Bahnbau und Bahnunterhalt) der Inspektor, zugleich Stellvertreter des Direktors, und Kontrolingenieure, für die maschinentechnische Sektion der Inspektor und Kontrolingenieure für das Rollmaterial und den Traktionsdienst, für die Spezialbahnen und für die Dampfschiffe, für die betriebstechnische Sektion (Bahnbetrieb) der Inspektor und Betriebsbeamte; in der administrativen Abtheilung: für das Tarif- und Transportwesen der Inspektor, zugleich Stellvertreter des Direktors und Tarifbeamte, für das Rechnungswesen und Statistik der Inspektor und ein Sekretär, Mathematiker und Statistiker.

In der technischen und administrativen Abtheilung sollen besondere Beamte für die Nebenbahnen eingesetzt werden, damit den besonderen Verhältnissen derselben in höherem Maasse Rechnung getragen werde.

Aus Frankreich.

Die Pariser Stadtbahn.

Durch Beschluss vom 30. Dezember 1896 hatte der Pariser Gemeinderath den Seinepräfekten eingeladen, durch die Stadtingenieure einen Entwurf für den Bau der Stadtbahn vermittelst einer durch die Betriebseinnahmen sichergestellten Anleihe vorzubereiten. Der Seinepräfekt ist nun durch den

Stadtbaudirektor benachrichtigt worden, dass dieser Entwurf in kurzem fertiggestellt sein wird und dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Herbeiführung der Gemeinnützigkeitserklärung unterbreitet werden kann. Andererseits hat der Minister des Innern auf den Finanzvorschlag von André Berthelot, 5 Cts. für die Person von den Betriebseinnahmen als Pacht zu erheben, durch Schreiben vom 28. Januar d. J. geantwortet, dass er unter gewissen leicht zu erfüllenden Bedingungen geneigt wäre, diesen Vorschlag bei den öffentlichen Gewalten zu unterstützen. Unter diesen Umständen hält es der Seinepräfekt für angezeigt, schon jetzt Maassnahmen zu treffen, um Konzessionsbewerbungen hervorzurufen, da bisher bei dem Mangel von Entwürfen eines Bedingnissheftes und Konzessionsvertrages die Bewerber keine festen Angebote machen können. Da diese beiden Urkunden bereit sind, so hat der Seinepräfekt folgenden Erlass veröffentlicht:

Art. 1. Der Entwurf für den Bau des geplanten elektrischen Stadtbahnnetzes sowie die Entwürfe des Bedingnissheftes und Konzessionsvertrages, betreffend den Betrieb des genannten Netzes, werden vom 5. März d. J. ab auf einen Monat zur Verfügung des Publikums gestellt, welches abgesehen von Sonn- und Festtagen täglich von 9 bis 5 Uhr im Stadthause (Direktion der öffentlichen Arbeiten) davon Kenntniss nehmen kann.

Art. 2. Die Konzessionsgesuche müssen in der gleichen Frist im Sekretariat des Bau-Verwaltungsdirektors niedergelegt werden. Es bleibt übrigens den Bewerben unbenommen, solche Aenderungen, die sie für zweckmässig halten, vorzuschlagen.

Das Stadtbahnnetz umfasst 7 Linien: 1. vom Vincenner Thor nach dem Dauphinethor (Boulogner Gehölz); 2. Ringlinie über die Aussenboulevards; 3. vom Maillotthor nach Ménilmontant; 4. vom Clignancourtthor nach dem Orléansthor; 5. vom Strassburger Boulevard nach der Austerlitzbrücke; 6. vom Vincenner Spazierweg über die Bercybrücke nach dem Italienischen Platz; 7. vom Walhubertplatz nach dem Contikai (diese Linie ist nur unter Vorbehalt beschlossen und soll zutreffendenfalls die von der Orléansgesellschaft nachgesuchte Linie von dem jetzigen Endbahnhof am Walhubertplatz nach der Kaserne des Orsaykai ersetzen).

Nachdem an der ursprünglichen Richtungslinie einige Aenderungen vorgenommen sind, liegen von der rund 65 km betragenden Gesammtlänge 40,339 km im Tunnel, 11,725 km im Einschnitt und 10,847 km auf erhöhtem Unterbau. An Stationen sind für die Linie 1—6 118 vorgesehen, davon 22 auf erhöhtem Unterbau, 26 im Einschnitt und 70 im Tunnel; durchschnittlich liegen die Stationen etwa 500 m von einander entfernt. Die Anlagekosten sind veranschlagt für die Linie 1 auf 31 673 957 Francs, für Linie 2 auf 60 795 352 Frcs., für Linie 3 auf 25 304 885 Frcs., für Linie 4 auf 35 711 769 Frcs., für Linie 5 auf 14 357 571 Frcs. und für Linie 6 auf 16 537 054 Frcs., also im ganzen auf 184,5 Millionen Francs oder durchschnittlich auf 2 930 745 Frcs. für 1 km; dazu kommen noch 10 Millionen Francs, falls sich der Gemeinderath für den Bau der Linie 7 entscheidet.

Das Bedingnissheft zeigt wenig Unterschiede gegenüber dem der Verordnung vom 6. August 1881 beigefügten. Art. 1 bestimmt, dass Aenderungen des Anlageplanes und der Abmessungen nur mit Zustimmung des Seinepräfekten vorgenommen werden dürfen. Die Einschnitte der Ringlinie zwischen dem Stern und der Kapelle müssen, soweit es die Licht- und Luftzufuhr gestattet, bedeckt sein. Die Schienen müssen aus Stahl und mindestens 30 kg für 1 m schwer sein; die Wagen sollen den neuesten Mustern entsprechen, auf Federn ruhen und gut beleuchtet sein. Die Zahl und Lage der Stationen usw. sind in den Plänen festgesetzt und die Stadt Paris hat allein das Recht, ihre Anzahl zu verringern oder sie zu verlegen. Die Mindestzahl der Fahrten täglich in jeder Richtung beträgt 135; die Züge bestehen aus höchstens 6 Wagen und die Geschwindigkeit darf 36 km in der Stunde nicht überschreiten (eine Mindestgrenze für die Zugzusammensetzung ist nicht festgesetzt). Die bis 8 Uhr Morgens beförderten Fahrgäste haben Anspruch auf eine Fahrkarte, mit der sie am selben Tage unentgeltlich mit einem beliebigen Zuge zurückkehren können; dieses Recht hat an Sonn- und Festtagen keine Gültigkeit. Die Schüler der städtischen Elementarschulen bezahlen nur 5 Cts. für das Kind, wenn sie sich in Gruppen nach ausserhalb begeben. Die Konzessionsdauer beträgt 35 Jahre; alsdann tritt die Stadt ohne Entschädigung in alle Rechte der Betriebsgesellschaft. Die Geleise nebst den zugehörigen Gebäuden und allen beweglichen Gegenständen sind in gutem Unterhaltungszustand zu halten. Die Einlösung der Konzession steht der Stadt jederzeit frei. Die Betriebsgesellschaft kann während der ganzen Konzessionsdauer 20 Cts. für den Reisenden für jede beliebige Strecke erheben.

Personalnachrichten.

1. Der Obermaschinenmeister der Südbahn (Ingenieur en chef du matériel et de la traction) Millet ist in den Ruhestand getreten und zum Ehren-Obermaschinenmeister ernannt; in seine Stelle ist sein bisheriger Assistent, Oberingenieur Moffre eingerückt.

2. Bei der Nordbahn ist der Ingenieur Javarry von der Direktion der Gürtelbahnen zum Betriebsingenieur, Lèchelle, Oberinspektor der 7. Betriebsabtheilung in Arras, zum Assistenten des Verkehrsdirektors ernannt und Brusigues, Betriebs-Oberinspektor in Laon in gleicher Eigenschaft nach Arras versetzt worden.

3. Paul Pia, Unter-Betriebsdirektor der Staatsbahn (Souschef de l'exploitation) ist gestorben. Früher Beamter der Orléansbahn, wurde er von der Kommune mit dem Amt als Eisenbahndirektor bekleidet. Seine Geschäftsführung war tadellos, denn nach Besiegung der Kommune übergab er die in seiner Verwahrung befindliche Kasse nebst Werthpapieren der Orléansbahn unversehrt dem Direktor Solacroup.

4. Mestre, Leiter des Sekretariats des Werkstätten- und Zugförderungsdienstes der Westbahn, ist gestorben; er war 1848 in Dienst getreten.

Bücherschau.

Die Annales des ponts et chaussées erscheinen vom Januar d. J. ab in zwei Theilen. Der erste, der Verwaltungstheil, enthält die Gesetze, Verordnungen und andere Urkunden, die sich auf die Verwaltung der Brücken und Strassen beziehen, sowie die Verordnungen und Erlasse für das Personal und wird in zwölf Monatsheften, von denen jedes thunlichst die Nachrichten des betreffenden Monats umfassen und am 15. des folgenden Monats ausgegeben werden soll, veröffentlicht. Der zweite, der technische Theil, enthält die Denkschriften und Urkunden, betreffend die Baukunst, Geschichte, Geschäftsberichte und Bücherschau und wird vierteljährlich veröffentlicht.

Aus England.

Die London-, Chatham- und Dowerbahn.

Das verflossene Betriebsjahr hat bei dieser Bahn sehr günstig abgeschlossen. Die Roheinnahmen sind um 20 180 £, die Ausgaben freilich auch um 10 575 £ gewachsen. Ein Gewinnüberschuss wurde erzielt von 425 338 £ und der Ausgabekoeffizient beträgt 50,6 % gegen 50,5 % im Jahre vorher. Die volle Dividende auf die 4,5 % Vorzugsantheile ist vorhanden und ein Ueberschuss von 64 544 £ wird auf das laufende Jahr vorgetragen. Das sind 9 000 £ mehr, als im letzten Jahre. Der Reinertrag würde wahrscheinlich gestiegen sein, wenn nicht der Französische Postvertrag, der jahrelang bestanden hat, am 30. September verflossenen Jahres erloschen wäre und diese Einnahmequelle in Fortfall kam. Die Französische Post wird jetzt von der Französischen Nordbahn den Dampfern zugeführt, die von der Chathamgesellschaft gemiethet sind, während der Bau der Dampfer für die Ueberfahrtslinie in Frankreich noch in der Schwebe ist. Wenn also die Einnahme aus dieser Quelle auch einigermaassen zurückgegangen ist, so ist auch in den Unkosten der Dampfer eine Verminderung eingetreten, entsprechend einer Nettoabnahme von etwa 3 000 £. Die Direktoren meinen, dass der Einnahmerückgang aus dem Dampferverkehr zusammentrifft mit einer entsprechenden Verminderung der Betriebskosten. Ermuthigend ist, dass auf der Chatham- und Dowerbahn ebenso, wie auf den anderen südlichen Linien, der Verkehr der ersten und zweiten Klasse von dem Niedergang während der jüngsten bedrängten wirthschaftlichen Lage in den Finanz- und Handelscentren sich allmählich erholt.

Die Waterloo- und Citybahn.

Nach dem Tode Greatheads, des in Tunnelsachen erprobten Ingenieurs, ist Dr. Alexander Kinnedy für das Unternehmen der Waterloo- und Citybahn gewonnen worden. Die Arbeiten sind im Laufe des verflossenen Jahres befriedigend vorgeschritten; Unfälle sind nicht vorgekommen. Der nach der City gerichtete Tunnel ist bis zum Themseschacht vollendet. Der südliche — von der City ausgehende — Tunnel ist auf derselben Strecke bis auf 75 m am Waterloo Road fertig; bis Ende Februar sollte auch die Fertigstellung dieses Abschnittes erfolgt sein, sodass nunmehr beide Tunnel südlich vom Schacht in der Themse bis zum Waterloobahnhof fertig sind. Von dem Schacht aus hat man die Tunnel in östlicher Richtung auf die City bis dahin vorgetrieben, wo die Arbeiten an der Citystation anfangen, wo eine Ueberschreitung innerhalb eines 7 m weiten Tunnels hergestellt werden muss, um von den beiden Bahntunneln die Bahnsteige auf jeder Seite der Citystation erreichen zu können. Während der letzten 6 Monate des vergangenen Jahres sind 335 m eingeleisige Tunnelstrecken zum grössten Theil unter Druckluft hergestellt

worden. Im ganzen waren am 1. Januar d. J. 4 km Tunnel fertig. Die Stationsarbeiten am Waterlooendbahnhof waren besonders schwierig, da die Tunnel dort unter dem Verwaltungsgebäude und unter dem Grundmauerwerk mehrerer Pfeiler und Widerlager durchgeführt werden mussten, die die Bögen des Waterloobahnhofes der Südwestbahn tragen. Der Baufortschritt war so bedeutend, dass die schwierigsten Bauarbeiten als beendet anzusehen sind. In der Untergrundstation zu Waterloo sind die Ankunfts- und Abfahrtssteige bis zur Aufnahme der Umfassungswände fertig, und die geneigten Durchgänge von den Steigen der Tiefbahn zu denen der Waterloostation sind vergeben. Für die Endgeleise auf der Südseite der Aubinstrasse werden die Erdarbeiten ausgeführt zwischen Futtermauern, die in Arbeit sind. Für die elektrische Ausrüstung der Bahn sind Angebote eingefordert worden. Mehrere Firmen haben submittirt und ihre Angebote weichen von dem ursprünglichen Kostenanschlag wenig ab. Die Bahn wird lange vor dem für die Eröffnung festgesetzten Termin im Juli 1898 betriebsfähig sein.

Die Arbeiten an der Central-Londonbahn.

In der zweiten Hälfte 1896 sind 365 228 £, im ganzen bis zum 1. Juni d. J. 807 326 £ ausgegeben worden. Die weiteren bevorstehenden Ausgaben machen die Einzahlung weiterer 2 £ auf die Aktie nothwendig. Die Zahl der Antheilgeber ist im vergangenen halben Jahre um 215 gestiegen und beträgt jetzt 987. Die Arbeiten sind im vollen Betrieb, die Schächte zum grossen Theil fertig, und an 10 verschiedenen Punkten ist von den Schächten aus bereits mit dem Vortrieb der eigentlichen Tunnel vorgegangen worden. Ende Dezember v. J. waren 15 Vortriebsapparate in Thätigkeit, inzwischen sind weitere hinzugekommen. Alles ist so vorbereitet, dass die Arbeiten keinerlei Unterbrechung erleiden werden. Unternehmerin ist die Electric Traction Construction Company. Die Ausführung der neuen Strassenanlage an der Bank von England bietet ganz besondere Schwierigkeiten, dennoch sind auch dort befriedigende Fortschritte gemacht worden. An einem anderen Punkt der Linie an der Davisstrasse in der Oxfordstrasse war nach Maassgabe der Central-Londonakte von 1891 die Genehmigung ertheilt, noch eine Station in Verbindung mit gewissen Strassenverbindungen anzulegen; aber die Verhandlungen führten zu nichts und man hat, um diese Station nicht ganz aufzugeben, verlegen müssen. Mit der Ostbahn und der Nordlondonbahn sind Verhandlungen, betreffend die Anlage der Liverpoolstrassen-Station, gepflogen worden, die indessen vorläufig ins Stocken gekommen sind.

Die Nordostbahn.

Nach dem Betriebsergebniss des vergangenen halben Jahres hatte der auf das ganze Jahr bezogene Dividendensatz 7,25 % ausgemacht. Nach dem Ergebniss der ersten Hälfte 1896 betrug er 5,5 %, sodass sich für die ganzen 12 Monate 6 3/8 % ergaben, gegen 5 5/8 % im Jahre 1895. Wieviel vorgetragen wird, ist noch nicht bekannt. Die gesammte Verkehrszunahme belief sich auf 163 500 £.

Die Nordbahn

hätte nach dem Ergebniss des verflossenen Halbjahres eine Jahresdividende von 5,25 % erreicht. Bei einer Fortschreibung von 8 100 £ war die Jahresdividende in der ersten Jahreshälfte 3 %, was für das ganze Jahr 4 1/8 % ausmacht, gegenüber 5 5/8 % im Jahre 1895. Dies lässt die Zahlung von 2,25 % auf die konvertirten zweistelligen Werthe und die A-Aktien zu. Da das Ergebniss um 0,25 % besser war als vorausgesehen wurde, so stiegen die zweistelligen Werthe über 3 Punkte, nämlich auf 61,75 %.

Die Metropolitan Distriktbahn.

Der Mangel an Elastizität in der Einnahme der letzten 6 Monate, zurückgeführt auf das unbeständige Herbstwetter, das auf den Besuch der Ausstellung in Earls Court nachtheilig zurückwirkte, hatte die Besitzer der Bahn auf einen Rückgang der Vorzugsdividende bereits gefasst gemacht. In diesem Verkehr war eine Abnahme gegen das entsprechende Halbjahr 1895 von 6 700 £ zu verzeichnen. Der normale Verkehr der Linie hat indessen um 4 700 £ zugenommen, und das Einkommen aus Vermiethungen und anderen Quellen zeigt ein befriedigendes Steigen, so dass die Gesammteinnahme des Halbjahrs im wesentlichen doch dieselbe ist, als in dem entsprechenden Zeitraum 1895. Die Betriebskosten sind aber um 2 990 £ gestiegen, hauptsächlich durch die Steuern und Abgaben, die um 2 200 £ grösser sind, als im entsprechenden früheren Halbjahr. Die Reineinnahme beträgt 108 349 £ oder 2 852 £ mehr als vordem. Zinsen und Abgaben belaufen sich im wesentlichen so hoch wie 1895 und der für die Dividende verfügbare Ueberschuss beträgt 41 555 £, 2 236 £ weniger als früher, was in einer Verminderung der Dividende auf die Vorzugsaktien zum Ausdruck kommt. Nach Zahlung von 2,25 % Jahresantheil verbleiben 404 £ vorzutragen. Im vergangenen Jahre wurden 2,50 % bei 765 £ Vortrag bezahlt. Bei der Verkündigung des Jahresabschlusses wurde besonders auf die vor dem Parlament befindlichen Vorlagen hingewiesen, gleichzeitig auf den schweren Wettbewerb der Omnibusse und Strassenbahnen in der Hauptstadt aufmerksam gemacht und betont, dass die Linie in derselben Weise wie die Metropolitan Bahn erweitert werden müsse, um die Einnahmen zu verbessern. Dieser Politik würde die Anlage der Ealing und Harrowlinie, die Erweiterung der Harrowbahn nach Uxbridge und High Wycombe und ferner der Anschluss an die Tilbury und Southendbahn entsprechen. Die beiden letztgenannten Unternehmungen werden von dritter Seite vorbereitet. Mit Bezug auf das Tieftunnelprojekt, das von einer Anzahl von Aktionären betrieben wird, verkündeten die Direktoren, dass sie die vorbereitenden Maassregeln getroffen hätten, um diese wichtige Frage vom Geschäftsstandpunkt richtig zu behandeln und über die Ausführbarkeit das Urtheil eines sachverständigen Ingenieurs einzuholen.

Verschiedenes.

Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin in der Zeit vom 1. April 1896 bis 31. März 1897.

Innerhalb des vorbezeichneten Zeitraumes wurden 129 505 Forderungs- und Schuldposten (gegen 130 430 Posten im Vorjahre) verrechnet, und zwar in Deutscher Währung 110 938, in Oesterreichischer Währung (Noten) 9 687, desgleichen in Gold 519 und in Silber 6, in Russischer Währung (Noten) 2 401, in Frankenwährung (Gold) 3 969, desgleichen ohne Bezeichnung ob Gold oder Silber 1 985 Posten.

Der Gesammtbetrag der im Rechnungsjahre 1896/97 angemeldeten und verrechneten Posten belief sich in Deutscher Währung auf 293 186 253 *M.*, in Oesterreichischer Währung, und zwar: Noten auf 17 732 110 fl., Gold auf 23 332 fl. und Silber auf 16 534 fl., in Russischer Währung (Noten) auf 3 831 827 R., in Frankenwährung (Gold) auf 11 186 757 Frcs., desgleichen ohne Bezeichnung ob Gold oder Silber auf 3 244 263 Frcs.

Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Ausgleichung von 129 505 auf 3 887 Posten, gegen 130 430 und 4 209 Posten im Vorjahre, verringert worden.

Die zur Verrechnung angemeldeten Gesammtsummen der verschiedenen Währungen, nach festen Umrechnungssätzen in Deutsche Währung umgerechnet, betrugen 342 614 084 *M.*, während der Geldwerth der durch Ausgleichung verringerten baar gezahlten Beträge 127 925 922 *M.* ausmachte.

In dem gleichen Zeitraume des Vorjahres betrug der zur Verrechnung angemeldete Geldwerth aller Währungen 322 311 229 Mark und der Geldwerth der durch Ausgleichung verringerten baar gezahlten Beträge 134 895 011 *M.*

Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi gestaltet sich wie 1 : 0,373 gegen 1 : 0,419 im Vorjahre.

Da die angemeldeten und verrechneten Posten durch Begleichung auf 3 887 gezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je e i n e Zahlung = 22,55 (im Vorjahre 19,15) F o r d e r u n g e n beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der Deutschen Währung a l l e i n (bei 69 638 F o r d e r u n g s posten, welche durch Begleichung auf 1 692 gezahlte Posten verringert wurden) sich wie 1 : 41,16 (im Vorjahre wie 1 : 36,19) stellt.

Personalnachrichten.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ernannt sind: der bisherige Eisenbahn-Betriebsdirektor K a e s e r zu Strassburg zum Regierungsrath und Mitglied der Kaiserlichen Generaldirektion und der bisherige Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor v o n B o s e zu Saargemünd unter Uebertragung der Stelle des Vorstehers des bautechnischen Büreaus der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen zu Strassburg zum Eisenbahn-Betriebsdirektor mit dem Range der Räthe vierter Klasse.

Ferner ist der Preussische Regierungs-Baumeister Thomas A n t o n y zu Saargemünd zum Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ernannt worden.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Befördert wurden: Oberinspektor W u n d t, Vorstand des bautechnischen Büreaus, auf die Stelle eines Bauraths bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, die Betriebsinspektions-Assistenten K o c h in Calw und K a r l e in Sigmaringen auf Expeditorsstellen im administrativen Dienst dieser Generaldirektion unter Verleihung des Titels „Sekretär", und Finanzrath tit. Oberfinanzrath K a l t e n m a r k auf die Stelle eines Oberfinanzraths bei dieser Generaldirektion.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Im Ausnahmetarif Nr. II für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen usw., gültig vom 1. Juli 1892, sind folgende Berichtigungen durchzuführen:

Seite des Haupttarifs	Station	Mit Umschlag in Passau Theilbetrag b	
		statt	richtig
		Pfennig für 100 kg	
16	Schwenningen bei Rottweil . . .	286	186
18	Müllheim i. Baden	229	219
19	Waldshut	189	179
25	Giengen a. d. Brenz	116	166

München, im April 1897. (820)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 2. Heft. Elsass-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr. Im Tarif vom 1. Juli 1895 sind folgende Druckfehler-Berichtigungen vorzunehmen:

Seite 4. Der Anstoss-Frachtsatz für Metzingen-Dettingen b. Urach in Wagenladungsklasse A 1 ist mit sofortiger Gültigkeit von 0,09 *M.* auf 0,04 *M.* abzuändern; Seite 46. Die Entfernung Herlingen-Zuffenhausen ist mit Wirkung vom 1. Juni 1897 von 189 km auf 289 km zu berichtigen.

Sodann ist auf Seite 6 in der zweiten Reihe des zweiten Absatzes der Vorbemerkung Ziff. 8 hinter dem Wort: „Milch" einzuschalten: „frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken".

Stuttgart, den 10. April 1897. (821)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird die bei der Station Neunkirchen (Saar) belegene Anschlussstelle Schlaverie als selbstständige Gütertarifstation eröffnet und gleichzeitig in sämmtliche Tarife, in welche die Station Neunkirchen (Saar) aufgenommen ist, einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die Entfernungen und Frachtsätze der Station Neunkirchen (Saar) zu Grunde gelegt.

Die Abfertigungsbefugnisse der Station Schlaverie sind beschränkt auf die Abfertigung der von der Firma Gebrüder Stumm in Neunkirchen zur Aufgabe gelangenden oder an dieselbe gerichteten Wagenladungen. (822)

St. Johann-Saarbrücken, 6. April 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. werden für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet die Haltepunkte:

Elbergen an der Strecke Rheine-Emden zwischen den Stationen Lingen (7,86 km) und Leschede (6,41 km) sowie

Brock-Ostbevern an der Strecke Münster i/W.-Osnabrück zwischen den Stationen Westbevern (6,3 km) und Kattenvenne (5,9 km).

Münster i/W, den 4. April 1897. (823J)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Bandau. Am 1. Mai d. J. wird die jetzt nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr dienende Haltestelle Bandau auch für den öffentlichen Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eingerichtet. Viehsendungen in mehrbödigen Wagen, sowie Leichen und Fahrzeuge sind im Verkehr von und nach der genannten Haltestelle bis auf weiteres ausgeschlossen.

Von dem obenbezeichneten Tage ab findet daher zwischen Bandau einerseits und sämmtlichen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen, sowie der Oldenburgischen Staatsbahn andererseits direkte Abfertigung von Gütern und Vieh in dem angegebenen Umfange statt.

Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 5. April 1897. (824)
Königliche Eisenbahndirektion.

Brölthaler Nachbarverkehr über Hennef (Sieg). Am 15. April gelangt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes Frachtsätze für in den Tarif neu einbezogene Stationen, sowie ermässigte Schnittfrachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 für Steinkohlen etc. Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfragen ist.

Frankfurt a./M., den 7. April 1897. (825)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Hessisch-Nordwestdeutscher Verband. Die von uns unterm 27. März d. J. bekannt gemachte Ergänzung des Ausnahmetarifs 2 für Düngemittel etc. (Rohstofftarif) für den Verkehr mit der Main-Neckarbahn hat nur Gültigkeit im Verkehre mit den Stationen dieser Bahn und denen der Preussischen Staatsbahn, der Oldenburgischen Staatsbahn, der Lübeck-Büchener und der Farge-Vegesacker Bahn.

Hannover, den 11. April 1897. (826)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April 1897 ist für die Beförderung von Holzkohlen in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Czaktornya nach Konstanz ein direkter Frachtsatz eingeführt worden, welcher 183 ₰ für 100 kg beträgt.

Karlsruhe, den 7. April 1897. (827)
Generaldirektion.

Zum 3. Heft des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Mai 1895 gelangt am 15. April d. J. ein zweiter Nachtrag zur Einführung, in welchem die bisher im Verfügungswege durchgeführten Tarifänderungen enthalten sind. Kostenfrei.

Strassburg, den 5. April 1897. (828)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die bisher gewährte Vergünstigung der freien Einlagerung von Getreide ab Mannheim und Ludwigshafen am Rhein nach gewissen Stationen der östlichen Schweiz und dem Vorarlberg in unseren Lagerhäusern in Petershausen bei Konstanz nur gewährt wird, wenn für die betreffenden Sendungen die bereits vor dem 1. Januar 1897 in Kraft gewesenen direkten Getreide-Frachtsätze nach der Schweiz und dem Vorarlberg oder jene von Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. nach Konstanz zur Erhebung kommen. Wird die Anwendung der am 1. Januar 1897 oder später eingeführten bezw. künftig noch einzuführenden billigeren Taxen ab Mannheim und Ludwigshafen nach Konstanz und Singen bezw. direkt nach der Schweiz und dem Vorarlberg beansprucht, so ist bis auf weiteres die Einlagerung auf einer Unterwegsstation, sowie die vorläufige Adressirung der Sendungen nach Konstanz und Singen und alsbaldige oder spätere Weitersendung mit neuem Frachtbriefe gänzlich ausgeschlossen, da diese billigen Frachtsätze nur für die mit direkten Frachtbriefen nach der Schweiz und dem Vorarlberg aufgegebenen Getreidesendungen anwendbar sind.

Seitens der Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen wird die gleiche Maassnahme für Friedrichshafen durchgeführt werden.

Karlsruhe, den 6. April 1897. (829)
Generaldirektion.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 10. April l. J. werden für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbrikets von Mannheim Bad. B., Maxau und Rheinau sowie von Ludwigshafen a/Rh. nach Bayerischen Stationen die Frachtsätze des sog. Rohstofftarifs durch Gewährung entsprechender Ermässigungen auf die Frachtsätze des Spezialtarifs III im Kartirungswege berechnet.

Die Ermässigungsübersicht ist durch unsere Güterstellen in Mannheim, Maxau und Rheinau unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 8. April 1897. (830)
Generaldirektion.

Die Hefte 2 und 3 des Englisch-Südwestdeutschen Gütertarifs vom 1. Februar 1889 für den direkten Verkehr zwischen London, Station der Grossen Englischen Ostbahn einerseits und Basel (Heft 2) sowie einigen anderen diesseitigen Stationen (Heft 3) andererseits werden am 1. Juni d. J. durch neue Tarife mit geringfügig theils ermässigten, theils erhöhten Frachtsätzen ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 5. April 1897. (831)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr. Die im Ausnahmetarif 6 für den vorgenannten Verkehr vom 1. April 1897 enthaltenen Frachtsätze nach den Stationen Derenburg, Elbingerode, Hüttenrode, Rothehütte-Königshof, Rübeland und Tanne der Halberstadt-Blankenburger Bahn werden mit Gültigkeit von jenem Tage um je 0,01 *M.* für 100 kg ermässigt.

Essen, den 8. April 1897. (832)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 8. April 1897 treten für die Beförderung von Malz in Wagenladungen von 10 000 kg ab den Württ. Stationen Biberach, Schussenried und Ulm nach Altstätten, St. Gallen, Rapperswil, Uster und Wald, Stationen der Vereinigten Schweizer Bahnen, sowie nach Zürich Hauptbahnhof, Station der Schweizerischen Nordostbahn, ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Stuttgart, den 8. April 1897. (833)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Seitens der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft wird für Malz in 10 000 kg-Ladungen ab Kanizsa nach gewissen Bayerischen Stationen bis auf Widerruf längstens bis Ende Dezember 1897 ein Nachlass von 0,12 M. für 100 kg von den bestehenden Frachtsätzen des Heftes 2 zu Theil III vom 1. November 1894 auf dem Rückvergütungswege gewährt.

München, im April 1897. (834)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. April l. J. ist zum Tarifheft II B der IV. Nachtrag, zum Tarifheft II D der I. Nachtrag, zum Tarifheft II G der I. Nachtrag und zum Transittarif für Getreide und Baumwolle ab den Rhein- und Main-Umschlagstationen nach der Ostschweiz der II. Nachtrag erschienen.

Diese Nachträge, welche von den betheiligten Verwaltungen und von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden können, enthalten u. a. neue direkte Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Malz und Mühlenfabrikate, ferner für Pitsch-Pineholz, Yellow-Pineholz und Amerikanisches Eichen-, Pappel- und Nussbaumholz.

Die in dem vorgenannten Transittarife und im I. Nachtrag zu demselben enthaltenen Frachtsätze für Getreide ab Mannheim, Ludwigshafen a/Rh., Frankfurt a/M., Frankfurt - Sachsenhausen, Kastel, Mainz, Gustavsburg, Speyer Hafen und Worms Hafen gelten künftig nur noch für die Artikel Buchweizen, Hirse und Mais; die übrigen Artikel (Weizen, Roggen [Korn], Gerste und Hafer) werden zu den in den neuen Nachträgen zu den Tarifheften II D und II G, sowie im Tarifheft II C vom 1. April l. J. enthaltenen billigeren Taxen des Ausnahmetarifs Nr. 12 abgefertigt. Die seitherigen Taxen für den Verkehr zwischen Worms Hafen und den Stationen der Sihlthalbahn treten bezüglich der Artikel Weizen, Roggen (Korn), Gerste und Hafer mit dem 1. Oktober l. J. ohne Ersatz ausser Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 8. April 1897. (835)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen des Waldenburger und Neuroder Grubenbezirks nach den Stationen der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen in Sendungen von mindestens 45 000 kg bezw. bei Verfrachtung einer Jahresmenge von 5 Millionen Kilogramm gelangen vom 1. April d. J. ab nicht die in dem an diesem Tage in Kraft getretenen bezüglichen Ausnahmetarife (für Steinkohlensendungen vom Waldenburger etc. Revier nach den Direktionsbezirken Berlin und Stettin etc.) auf Seite 62/63 unter II enthaltenen, sondern anderweite, niedrigere Frachtsätze zur Erhebung.

Diese Sätze sind bis zur Aufnahme in den nächsten Tarifnachtrag von den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 4. April 1897. (836)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Am 1. April d. J. sind an Stelle der in den Tarifheften B 2 und 3 vom 1. April 1895 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Arnheim und Zevenaar der Niederländischen Staatsbahn und Borculo, Lichtenvoorde und Ruurlo der Holländischen Eisenbahn - Gesellschaft einerseits und den Stationen Borken i. W., Empel, Haldern (Rheinland), Mehrhoog und Rhade des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen andererseits anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze zur Einführung gekommen. Näheres bei den betheiligten Dienststellen.

Essen, den 8. April 1897. (837)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. Nachtrag III zum Theil I, Abtheilung B vom 1. März 1896. Am 1. Mai l. J. wird ein Nachtrag III zum Theil I, Abtheilung B vom 1. März 1896, für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten.

Dieser Nachtrag enthält die Abänderung der im Nachtrag II vom 1. April l. J. auf Seite 3 unter **) enthaltenen Fussnote zu § 24 (Kesselwagen) und einige Berichtigungen des im Nachtrag I vom 1. März l. J. enthaltenen alphabetischen Inhaltsverzeichnisses.

Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 9. April 1897. (838)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung eines Tarifnachtrags. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1897 bezw., insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Juni 1897, tritt der Nachtrag V zu dem vom 1. Juli 1894 gültigen Tarif, Theil II — Heft 1, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbands in Kraft, welcher neue Frachtsätze, insbesondere für den Verkehr mit Stationen der Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn, sowie einige Aenderungen und Ergänzungen enthält und sowohl bei den Verwaltungen der Endbahnen als auch bei den betheiligten Stationen zum Preise von 60 Hellern für das Stück erhältlich ist.

Prag, am 8. April 1897. (839)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des IV. Nachtrags zum Tarif Theil IV Heft 2. Am 1. Mai 1897 tritt der IV. Nachtrag zum Tarif Theil IV, Heft 2, gültig vom 1. Juni 1894, in Wirksamkeit, welcher enthält:

Neue Frachtsätze für Holz im Verkehr mit Bossány, Gilvács, Ipolyság, Leva, Nagy Surány und Várad-Velencze, geänderte Frachtsätze für Holz im Verkehr mit Uj Gradiska (Nova Gradiska), Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Cts. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. April 1897. (840)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr. Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband. Aenderung der Bestimmungen für den Transport von Flüssigkeiten in Kessel- und anderen Gefässwagen. In Ergänzung der in der Nummer 23 dieses Blattes vom 20. März 1897 unter fortlaufender Zahl 556 erschienenen Kundmachung wird verlautbart, dass die bisherigen in den Verbands-Gütertarifen (Theile II) enthaltenen Zusatzbestimmungen zu § 24 der allgemeinen Tarifvorschriften, soweit sie durch Vorschriften ersetzt werden, welche Einschränkungen in den bisherigen Vergünstigungen enthalten, erst mit 14. Mai 1897 ausser Kraft treten.

Wien, am 6. April 1897. (841)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten
Bahnverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien und der Bukowina. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1897, für Frachterhöhungen vom 1. Juni 1897 tritt ein neuer Tarif, Theil II für den Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien und der Bukowina in Kraft.

Durch denselben wird der gleichnamige Tarif vom 1./1. 1893 sammt Nachträgen (I und II) ausser Kraft gesetzt.

Der Tarif enthält unter anderem „Besondere Bestimmungen", Bestimmungen für die Zwischenlagerung, Reexpeditionsbestimmungen, schliesslich Klassengut- und Ausnahmetarife.

Exemplare des Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Gulden = 1 M. 70 ₰ erhältlich.

Wien, am 7. April 1897. (842)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr. Nordwestbahn. Für Ausstellungsgüter des Dr. Emil Holub wird 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1897 gleich im Kartirungswege der folgende ermässigte Frachtsatz berechnet:

Von Wien Oe. N. W. B. nach Tetschen 120 kr. Oe. W. pro 100 kg.

Wien, am 7. April 1897. (843)
Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1897 ist die an der Bahnstrecke Posen-Jarotschin zwischen den Stationen Gondek und Pierschno gelegene Haltestelle Dachowo, welche bisher nur für die Abfertigung von Frachtstückgut, Wagenladungsgütern und Vieh eingerichtet war, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Eilgut, Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

Posen, den 9. April 1897. (844)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 10. April 1897 abgehaltenen 39. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft bringen wir hiemit zur Kenntniss, dass der statutengemäss am 1. Juli 1897 fällige Dividendenkupon Nr. 39 der Aktien unserer Eisenbahngesellschaft mit 75 fl. Oe. W., ferner der ebenfalls am 1. Juli 1897 fällige Kupon der Genussscheine mit 50 fl. Oe. W. vom 15. April 1897 angefangen

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

eingelöst wird.

Teplitz, am 10. April 1897. (845)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

6. Generalversammlungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der Donnerstag, den 29. April 1897, um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden XL. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1896.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1896.
3. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 21. April 1897 in Wien bei der K. K. privilegirten Oesterreichischen Länderbank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank, in Lemberg bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der Deutschen Bank, in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrianbank mittelst doppelt anzufertigender Konsignationen (wozu Blankette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarte vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, im April 1897. (846)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

7. Verdingungen.

Kohlen- und Kokslieferung. Vom 1. Juni d. J. bis mit 31. Mai n. J. sind an Kohlen und Koks zu liefern:

rot. 420 000 t für Lokomotivheizung,
„ 55 000 „ für Werkstätten, zu Lokalheizungszwecken, für das Elektrizitätswerk in Dresden usw.

Angebote sind bis zum 30. April d. J., Abends 6 Uhr, hier einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschliesslich zu benutzenden Vordruckbogen können von der Maschinen-Oberinspektion in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Maschinenverwaltung in Zwickau bezogen werden.

Dresden, am 9. April 1897. (847)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Der im zweiten Halbjahre 1897 für die diesseitigen Werkstätten erforderliche Bedarf an

1. Stab- und Winkeleisen, verschiedener Güte,
2. Flusseisenblechen,
3. Kupfer- und Messingblechen, Kupferrohren, Rundkupfer, Rundmessing, Kupfer- und Messingdraht

soll vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu sind von unserer Magazin-Hauptverwaltung hier gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (eventl. in Briefmarken) für jede Einzelnummer (ausschl. Rückporto) zu beziehen.

Angebote sind spätestens bis zum 4. Mai d. J. an die genannte Dienststelle postgeldfrei einzureichen und werden am 5. Mai, Nachmittags 3 Uhr, im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes hier eröffnet.

Die Bewerber bleiben bis zum 16. Juni d. J. an ihre Gebote gebunden.

Chemnitz, den 13. April 1897. (848)

Maschinen-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 265 —

Nr. 31 Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 17. April 1897.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 24. d. Mts.

Inhalt:

Die Aenderungen der Betriebsordnung.

Von Amtsrichter **W. Coermann** in Bolchen (Lothringen).

In der am 3. d. Mts. ausgegebenen Nr. 16 des „Reichs-Gesetzblattes" veröffentlicht der Reichskanzler die vom Bundesrath am 4. März d. J. beschlossenen Abänderungen der Betriebsordnung. Die mit dem 1. Juli d. J. in Kraft tretenden Neuerungen betreffen zum Theil lediglich die Ausdrucksweise, zum Theil ergänzen sie aber auch die bestehenden Bestimmungen oder ersetzen diese durch andere. Aenderungen haben die nachstehend aufgeführten Paragraphen erlitten:

I. § 13. Die Verbesserung der Betriebsmittel lässt eine grössere Fahrgeschwindigkeit wie früher auch bei stärkeren Steigungen zu. Die Uebersicht über die Bremsenvertheilung ist daher in der Weise ergänzt, dass bei einer Steigung von
1:80 und einer Geschwindigkeit von 80 km in der Stunde 59 %
1:57 „ „ „ „ 70 „ „ „ „ 57 „
1:44 „ „ „ „ 60 „ „ „ „ 54 „
aller Wagenachsen zu bremsen sind.

Die im Abs. 3 vorgesehene Bremsenvertheilung bei Militärzügen ist nicht geändert, sie stimmt mit der allgemeinen überein, die Mindestzahl der einzustellenden Bremsen ist jedoch die für eine Geschwindigkeit von 40 km auf der betreffenden Strecke vorgeschriebene. Die Neuabfassung dieses Absatzes ist rein redaktioneller Natur.

II. § 17. Die erhöhten Fahrgeschwindigkeiten bedingen eine vermehrte Sorgfalt bei Instandhaltung des Rollmaterials; die bislang vorgeschriebene 3jährige Untersuchung der Wagen hat sich bei den in Personenzügen laufenden Wagen nicht mehr als genügend erwiesen. Allerdings ist an dem Erforderniss der Zurücklegung von 30 000 km vor jeder neuen eingehenden Prüfung festgehalten, da aber diese Zurücklegung jetzt im allgemeinen in viel kürzerer und bei den bedeutenden Geschwindigkeitsunterschieden in sehr verschiedener Zeit beendet ist, sind die Revisionsfristen in drei Stufen getrennt. Bei den vorzugsweise in Schnellzügen laufenden Personen-, Gepäck-, Post- und Güterwagen beträgt die Frist 6 Monate, bei den übrigen Personen-, Gepäck- und Postwagen 1 Jahr und nur bei den übrigen Güterwagen ist die alte 3jährige Frist beibehalten.

III. § 25. Dass die Ersetzung des Ausdrucks „Blockstation" durch „Zugfolgestation" keine Bestimmungsänderung enthält, liegt auf der Hand. Als den thatsächlichen Verhältnissen mehr entsprechend muss die neue Bezeichnung als Verbesserung angesehen werden.

IV. § 26. Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf den geraden und horizontalen Strecken muss eine solche bei Gefäll- und Krümmungsstrecken zur Folge haben. In beiden Fällen ist die höchste zulässige Geschwindigkeit gegen die bisherige um 5 km in der Weise erhöht, dass bei Steigung von 1:40 diese jetzt 50 statt 45, bei einem Krümmungshalbmesser von 180 m jetzt 45 statt 40 km in der Stunde betragen darf. Die Geschwindigkeit von 90 km ist jetzt noch bei einer Steigung von 1:200 sowie bei einem Krümmungshalbmesser von 900 m zulässig.

V. § 34. Der Uebergang der Schutz- und Postwagen von Nebeneisenbahnen auf die Hauptbahn ist an die Beibehaltung der früheren Fahrgeschwindigkeit geknüpft. Die Worte: „sofern diese Züge auf der Hauptbahn mit keiner grösseren Geschwindigkeit verkehren, als für dieselben auf der Anschlussbahn zugelassen ist" wird durch die nachstehenden ersetzt: „sofern diese Züge auf der Hauptbahn mit keiner grösseren als der für Nebeneisenbahnen zugelassenen Geschwindigkeit verkehren". Die Ausdrucksänderung ist auf die Vorschrift ohne Einfluss geblieben.

VI. § 44. Entsprechend der Aenderung im § 25 sind die Worte „zwischen je 2 Stationen" durch den Zusatz „am Zugmeldedienst betheiligten" vor „Stationen" ergänzt.

VII. § 46. Die Einrichtung der Weichenstellwerke lässt die Bestimmung des § 46 überflüssig erscheinen, wonach vor

Ablassung eines jeden Zuges die richtige Lage aller in Betracht kommenden Weichen zu prüfen ist. Die Prüfungspflicht soll daher für Bahnhöfe mit Stellwerken, soweit diese reichen, in Wegfall kommen. Ob bei dieser aus praktischen Gründen vorgenommenen Aenderung die damit verbundene Verschiebung der Beamtenhaftpflicht beabsichtigt war, dürfte immerhin zweifelhaft erscheinen. Sofern nicht besondere Umstände dem Beamten die Pflicht zur Nachschau auflegen, kann ihn aus deren Unterlassung fortab kein Vorwurf treffen, wenn sich eine Weiche trotz richtiger Bedienung des Stellwerks infolge irgend einer unvorhergesehenen Störung nicht in der vorgeschriebenen Lage befindet. Für die Anwendung des § 316 Abs. 2 des Strafgesetzbuchs gewinnt die Frage eine besondere Bedeutung.

Bezüglich des Auftrags zum Oeffnen des Einfahrtssignals bestimmt die neue Fassung des zweiten Absatzes: „Kann dieser Auftrag nicht mündlich ertheilt werden, so muss seine zuverlässige Uebermittelung durch geeignete Einrichtungen möglich sein.“ Der bisherige Text lautete: „Kann dieser Auftrag nicht mündlich ertheilt werden, so ist durch geeignete Einrichtungen eine zuverlässige Uebermittelung desselben zu ermöglichen“. Andere als formale Bedeutung ist der Neuerung nicht beizumessen.

VIII. § 54. Die neue Fassung schliesst eine Aenderung der Bestimmung in sich. Die Ersetzung der Worte:

„den in der Ausübung ihres Amts befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaften, den Forstschutz- und Polizeibeamten, den zur Wahrnehmung des Zoll-, Steuer- oder Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebiets berufenen Beamten“

durch die folgenden:

„den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaft, des Forstschutzes und der Polizei, den in Wahrnehmung des Zoll-, Steuer- und Telegraphendienstes innerhalb des Bahngebiets begriffenen Beamten“

lässt erkennen, dass diesen Beamten letztgenannter Art das Betreten der Bahn nur während der Ausübung ihres Dienstes auf dem Bahngebiete gestattet sein solle, nicht aber auch zu anderen dienstlichen oder ausserdienstlichen Verrichtungen, z. B. zur Abkürzung des Weges nach dem Büreau. Mag eine solche Begrenzung mit der bisherigen Fassung bereits bezweckt gewesen sein, dieser Zweck wird erst mit der Neuerung erreicht.

IX. § 60 hat eine wesentlich vereinfachte und verkürzte Ausdrucksweise erhalten, insbesondere muss als zweckmässig bezeichnet werden, dass die Aufzählung von Gegenständen, deren Auflegen auf den Schienen verboten ist, durch die Worte „feste Gegenstände“ ersetzt wurde, da nur solche als Fahrhindernisse in Betracht kommen können. Bedenken muss allerdings die Fortlassung des Zusatzes „nebst Zubehör“ hinter „Betriebsmittel“ erregen, sie erklärt sich nur durch die Annahme, dass das damit Bezeichnete bereits durch den weiteren Ausdruck „Betriebsmittel“ genügend aufgeführt erscheint.

Aus Friedrich List's „Eisenbahn-Journal“.

Nr. 15. **1836.**

Allgemeines.

Wir geben in dieser Nummer interessante Aktenstücke aus Nordamerika und werden damit in den folgenden fortfahren.

Aus der Botschaft der Gouverneurs von Pennsylvanien an beide Häuser der Gesetzgebung erhellt, wie dieser Staat, abgesehen von den vielen Kanälen und Eisenbahnen, die auf Kosten von Privatpersonen dort erbaut worden sind, im Laufe der verflossenen 8 Jahre über 33 000 000 Preussische Thaler auf Kanäle und Eisenbahnen verwendet hat; dass das Einkommen dieser Unternehmung die Zinsen der Schuld bereits voll deckt, und dass der Staat in einer nicht sehr entfernten Zukunft ein mehrere Millionen betragendes reines Einkommen von diesem grossartigen Unternehmen zu erwarten hat.

Obwohl es inzwischen von Tag zu Tag mehr erwiesen worden, dass Eisenbahnen auf günstigen Routen schneller und besser rentiren als Kanäle, so zeigt doch das Beispiel von Pennsylvanien und von mehreren anderen Staaten, worüber wir später Bericht geben werden, dass Kanäle neben den Eisenbahnen in staatsökonomischer wie in finanzieller Hinsicht grossen Nutzen gewähren, und dass beide Arten von Kunststrassen sich wechselseitig unterstützen. Diese Erfahrung bestätigt die Weisheit der neueren Maassregel der Bayerischen Regierung, welche, nachdem die Herstellung des Donau- und Mainkanals gesichert worden, nun auch darauf bedacht ist, ein vollständiges Bayerisches Eisenbahnnetz zustande zu bringen. Wenn mit Fug bezweifelt werden kann, dass diese Kanäle und Eisenbahnen auf allen Strecken sogleich nach ihrer Vollendung die vollen Interessen der Anlagekosten einbringen, so ist doch nicht dem mindesten Zweifel unterworfen, dass diese Einkünfte nach Verlauf einer Reihe von Jahren jene Interessen weit übersteigen, und dass nebenbei die Kanäle und Eisenbahnen die Nationalindustrie auf eine jetzt kaum glaubliche Weise stimuliren werden. Warum sollte man also nicht hoffen dürfen, Bayern, dreimal so mächtig, so reich und so bevölkert als der Staat von Pennsylvanien, werde, wenn die Ausführung dieses Systems den Privaten zu schwer erscheinen oder zu schwer fallen sollte, mit dem Staatskredit ins Mittel treten und wenigstens ebenso viel als Pennsylvanien, d. h. eine Summe von 50—60 000 000 Gulden, an ein Unternehmen wagen, das die Wohlfahrt des Volkes und die Kräfte des Staates im Laufe eines Menschenalters mindestens zu verdoppeln verspricht. Hat sich doch schon bei Gelegenheit des Main- und Donaukanals die Entschiedenheit der Regierung und die Intelligenz der Volksrepräsentation in dieser Beziehung erprobt. Manche werden uns hierauf erwidern, dass bei dem gegenwärtig herrschenden Eifer des Publikums für die Eisenbahnen ein solches Eingreifen des Staates als überflüssig erscheine. Darauf erwidern wir, dass auf diesen Eifer, als nicht aus reifer Ueberlegung und genauer Kenntniss der Sache entsprossen, wenig zu rechnen ist. Der unerwartete Erfolg der Nürnberg-Fürther Eisenbahn hat Hoffnungen erzeugt, die höchstens auf der Strecke zwischen Augsburg und München in Erfüllung gehen werden. Auf allen übrigen Linien in Bayern wird man bei nüchterner Berechnung ganz andere Resultate finden, und wir müssten gegen unsere Ueberzeugung sprechen, wenn wir denjenigen beistimmen sollten, die sich dort im Laufe der ersten 10 Jahre auf grosse Dividenden Rechnung machen. Hier, wenn nicht aus den Aktienspekulationen grosse Kalamitäten entstehen sollten, muss der Staat entweder durch Garantie von gewissen Prozenten oder durch Selbstregie die Gefahr auf sich nehmen. Möge das Beispiel von Newyork und Pennsylvanien, von Maryland und von Virginien ihn dazu ermuthigen! Der neueste Bericht des Direktoriums der Baltimore- und Ohiobahn enthält die für Deutschland in diesem Augenblicke überaus wichtige Thatsache, dass nach mehrjährigen Erfahrungen, nach vielfältigen Versuchen, nach sorgfältig angestellten Vergleichungen die vielfachste und wohlfeilste Konstruktion der Eisenbahnen auch zugleich als die zweckmässigste erfunden worden ist, diejenige nämlich, wobei man auf Querhölzer hölzerne Geleisebäume legt und dieselben mit eisernen Schienen beschlägt — dieselbe, welche wir seit mehr als 4 Jahren als die zweckmässigste für Deutschland empfohlen und worüber wir so viele Zurechtweisungen von Eingeweihten und Laien erfahren haben. Die Direktion der Baltimore- und Ohiobahn hat, wie ihr Bericht ausweist, mit allen Bauarten die gründlichsten Versuche angestellt und ihre Erfahrungen mit schwerem Gelde bezahlt. Das Merkwürdigste hierbei ist, dass diejenige Bauart, welche von den Technikern a priori für die allersolideste gehalten worden, nämlich diejenige, wo die Schienen auf eine fortlaufende Unterlage von Steinblöcken befestigt wurden, sich als die allerschlechteste erprobt hat. Da viele der genialsten und unterrichtetsten Deutschen Techniker eben diese als die schlechteste von allen erprobte Bauart, die zugleich auch bei weitem die kostspieligste ist, als eine grosse Verbesserung anempfehlen, so finden wir uns veranlasst, die respektiven Direktorien der Eisenbahnen auf diesen Bericht aufmerksam zu machen. Die Engländer haben ein für diesen Fall sehr passendes Sprüchwort, welches besagt: eine einzige Erfahrung sei hundert Argumente werth. Dass das für diese Konstruktionsweise erforderliche Holz zu theuer sei, ist ebenso falsch als die Behauptung, dass sie am Ende theurer komme als die massive Bauart.

Wir werden hierüber später genügende Beweise beibringen.

Das eisenbahnliebende Publikum in Deutschland wird sich nicht wenig wundern, wenn es aus dem in dieser Nummer mitgetheilten Extrakt aus den Verhandlungen der Französischen Deputirtenkammer ersieht, mit welchen Gründen der als wissenschaftlicher Techniker und in gewisser Beziehung auch als Staatswirth berühmte Karl Dupin und der scharfsinnige Herr Thiers gegen die Eisenbahnen zu Felde ziehen und auf welche kunstreiche Weise sie der ci-devant grossen Nation einen Ekel gegen diese grosse Verbesserung beibringen wollen. Die vorgebrachten Gründe sind kaum der Widerlegung werth. Was Herr Karl Dupin zu Gunsten der Frachtfuhrleute, der Schiffer und Schiffszieher, der Wagner und Schmiede gegen die Eisenbahnen anführt, ist längst bei uns so lächerlich gemacht worden, dass seit Jahr und Tag keine Einwendung mehr in Deutschland gehört worden ist. Herr Thiers spricht ohne Zweifel aus

dem Munde Michel Chevalier's, auf dessen gründlichen Bericht über die Amerikanischen Eisenbahnen wir noch immer vergebens warten. Da er dreist behauptet, dass er en pleine connaissance de la cause spreche, so ziemt es uns, da wir Nordamerika länger kennen als sein Chevalier, ihm zu sagen, dass er sehr falsch berichtet ist, und unter andern lächerliche Dinge behauptet. Die grössere Wohlfeilheit der Amerikanischen Eisenbahnen betreffend, berufen wir uns auf die in den Leipziger Berichten enthaltenen gründlichen Ausführungen, die von uns herrühren und welche wir zum Nutzen der Leser unseres Journals in einer unserer nächsten Nummern wieder abdrucken lassen werden. Wir haben dort gezeigt, dass zwar die Grund- und Bodenentschädigungen in Amerika geringer sind als in Deutschland, dass aber dieser Vortheil durch den weit grösseren Arbeitslohn, welcher im Durchschnitt $1^1/_2$ Preussische Thaler beträgt, weit aufgewogen wird, und dass die Kosten des Holzes und des Eisens dort ungefähr dieselben sind wie in Deutschland. Ebenso wenig begründet ist die Behauptung, dass in Amerika mit den Eisenbahnen keine Kanäle oder Chausseen konkurriren. Es gibt im Gegentheil wenige Kanäle, neben welchen nicht bereits Eisenbahnen bestehen oder projektirt sind, und überall hat man dieselbe Erfahrung gemacht, die auch der Gouverneur von Pennsylvanien berichtet, dass sich diese verschiedenen Kunststrassen wechselseitig unterstützen. Wir führen hiervon nur diejenigen Konkurrenten an, die uns in diesem Augenblicke beifallen. Mit dem Delaware- und Chesapeakekanal konkurrirt die Newcastle- und Trentown-Eisenbahn; mit dem grossen Newyorkkanal streckenweise die Albany- und Shenectady- und die Shenectady- und Utika-Eisenbahn und auf der ganzen Route die grosse Newyork- und Eriesee-Eisenbahn; mit dem Delaware- und Raritankanal die Camden- und Amboy-Eisenbahn; mit dem Unionkanal die Philadelphia-, Norristowen-, Reading- und Little, Shuylkill-Eisenbahn; mit dem Chesapeake- und Ohiokanal die Baltimore- und Ohio-Eisenbahn usw. Chausseen gibt es in den Vereinigten Staaten überall, und sind sie auch nicht die besten, so sind sie doch so gut als die Französischen. Diese Einwendung ist also rein aus der Luft gegriffen. Wenn aber Herr Thiers behauptet, dass man in Nordamerika keinen Werth auf das Leben der Bürger lege, und dass in dieser Beziehung das Französische Ministerium viel zärtlicher für seine Verwaltung besorgt sei, so hätte er doch Thatsachen angeben sollen. Uns wenigstens sind keine Unglücksfälle von den Amerikanischen Bahnen bekannt, als solche, welche die Verunglückten sich selbst zuzuschreiben haben, und eine nähere Untersuchung dürfte ergeben, dass die Summe der auf sämmtlichen Eisenbahnen der Vereinigten Staaten Verunglückten noch nicht die Zahl derjenigen erreicht, welche bis jetzt auf der einzigen Lyon- und St. Etienne-Eisenbahn zu Grunde gegangen sind. Vorauszusehen ist übrigens, dass in Zukunft diese Bilanz zu Gunsten des Herrn Thiers ausfallen wird, im Fall er es durch seine weise Politik dahin bringen sollte, dass er, während die Nordamerikaner jährlich tausende von Meilen zustande bringen, die Schaffungskraft seiner Franzosen auf jährliche 5 Meilen beschränkt. Dem gemeinen Menschenverstande wird es indessen immer schwer fallen, die Triebfeder einer solchen Politik zu ergründen.

Nr. 16. **1836.**

Allgemeines.

Alle Nachrichten aus Nordamerika lauteten seit Jahren einstimmig dahin, dass bei hölzernen Unterlagen der Reparaturen weit weniger seien als bei steinernen, dass der Parallelismus derselben weniger gestört werde, folglich weniger Unglücksfälle vorfielen als bei steinernen, und dass die Elastizität des Holzes das Brechen der Maschinen und Wagen verhüte. Die in der vorigen und in der gegenwärtigen Nummer unseres Blattes mitgetheilten Berichte der Direktion der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn bestätigen neuerdings diese Erfahrungen aufs Bestimmteste. Bei unseren Deutschen Eisenbahnkomitees fand sie indess wenig Eingang. Das Leipzig-Dresdener Eisenbahnkomitee ausgenommen wurde dieselbe von niemand beachtet, und neuerlich erst sprach sich „ein Hannöverisches Ständemitglied" in einer Broschüre über die Hannöverische Landeseisenbahn — wohl ohne alle Kenntniss der Sache — dahin aus, dass der Holzbau keine Beachtung verdiene. Auch in England machte man in der letzten Zeit dieselbe Erfahrung wie in Nordamerika, und ein Unglücksfall, den die neuesten Englischen Blätter berichten, liefert uns einen schrecklichen Beweis, wie wenig die steinernen Unterlagen und die gusseisernen Stühle den Erwartungen derer entsprechen, welche bisher auf die Dauerhaftigkeit des Materials so grossen Werth gelegt haben. Auf der Liverpool-Manchester-Eisenbahn wichen die steinernen Würfel aus ihrer Lage; während man in der Reparatur begriffen war, kam ein Wagenzug angefahren, der nicht sogleich angehalten werden konnte. Die Maschinen stürzten von der Bahn und die beiden Maschinisten verloren das Leben auf die jämmerlichste Weise. Zum Glück trennten sich beim Ueberstürzen die Maschinen vom Wagenzug, wodurch etliche hundert Passagiere vor gleichem Schicksal bewahrt wurden.

Man rechnet, dass auf der Liverpool-Manchesterbahn täglich ein gusseiserner Stuhl per Englische Meile bricht und reparirt werden muss. Hieraus ist abzunehmen, wie oft bei dieser Bauart der Parallelismus gestört wird, wie oft also ähnliche Unglücksfälle eintreten können. Auf der Route von Mannheim nach Basel wären nach jener Erfahrung nicht weniger als 150 Reparaturen dieser Art vorzunehmen. Eine Unterlage von fortlaufenden Quadersteinen wird diesem Uebelstand keineswegs abhelfen, ja die Erfahrung der Ingenieure auf der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn geht bestimmt dahin, dass diese Bauart noch gefährlicher, kostspieliger und zeitraubender ist als die mit steinernen Würfeln. Zwar kann nicht behauptet werden, dass die hölzerne Unterlage Störungen des Parallelismus gar nicht ausgesetzt sei. Aber es ist schon ein grosser Vortheil, dass bei dieser Bauart der Parallelismus nicht plötzlich, sondern nur allmählich gestört werden kann, und dass geringe Störungen stündlich, mit leichter Mühe, schnell und wohlfeil zu repariren sind. Indessen hat man in neuerer Zeit zweckmässig gefunden, die flachen Eisenschienen, welche auf die hölzernen Geleisebäume genagelt werden, viel stärker zu machen als bisher. Bei der Neuorleans- und Natches-Eisenbahn werden sie $2^1/_2$ Zoll breit und $1^1/_4$ stark sein, während sie bisher nur $1^1/_2$ bis 2 Zoll breit und $^5/_8$ Zoll dick im Gebrauch gewesen sind. Auf der Baltimore- und Washingtonbahn hat man sogar den schwachen Edge-Rail den Schienen vorgezogen. Auf der Leipzig-Dresdener Bahn wird die flache Schiene 2 Zoll breit und 1 Zoll dick sein. Dessenungeachtet ist die Ersparniss an Eisen im Vergleich mit dem schweren eisernen Rail sehr bedeutend, während die vereinigte Thatkraft des Holzes und des Eisens, zumal wenn die Geleisebäume von Eichenholz sind, der der stärksten Englischen Rails wenig nachgeben dürfte. Die bisher im Gebrauch gewesenen gusseisernen Stühle hat man wegen ihres häufigen Brechens in Nordamerika ganz verworfen, das Aufnageln der Schienen auf die Geleisebäume hat sich überall als weit vorzüglicher bewährt.

Nr. 17. **1836.**

Allgemeines.

Nach den Aeusserungen des Globe wird in Ertheilung von Charters an neue Eisenbahncompagnien etwas strenger verfahren werden; an allgemeine legislative Maassregeln zur Niederhaltung des Spekulationsgeistes dagegen ist in England nicht zu denken. Parlament und Regierung von England wissen zu gut, was sie dem Unternehmungsgeiste der Nation zu danken haben, als dass sie sogleich mit dem Löscheimer laufen sollten, sobald sie ein wenig mehr Feuer als gewöhnlich im Publikum wahrnehmen. Es handelt sich vorläufig nur um Zügelung der zu starken Konkurrenz auf einer und derselben Route und um gesetzliche Maassregeln, übertriebene Profite der Eisenbahncompagnien für die Zukunft zu verhindern und dem Publikum die aus neuen Erfindungen und aus der Vermehrung des Handels und der Industrie, folglich des Verkehrs, erwachsende Vortheile durch künftige Verminderung der Fahrtaxen zu sichern. Das Gelingen einer Route macht nämlich sogleich den Spekulationsgeist von Konkurrenten rege, welche sich alsbald bemühen, eine zweite Route aufs Tapet zu bringen, deren Vortheile dem Publikum anzupreisen, Subskribenten dafür zu gewinnen und sich so an die Spitze eines zweiten Unternehmens zu stellen, bevor das erste begonnen ist. Nun sind aber diese Versuche in England mit schweren Kosten verbunden. Schon das Nachsuchen einer Charter (Freibrief) bei dem Parlament, auch wenn die Bill verworfen wird, kostet tausende von Pfunden. Die Herren Direktoren reisen in corpore nach London, verweilen daselbst, so lange ihre Bill vor dem Parlament liegt, vielleicht Monate lang, und leben, wie der Globe kürzlich berichtet, mit Weib und Kind herrlich und in Freuden, halten sich eigene Equipagen und Logen in der Oper, geben Gastmahle, kurz lassen grosse Summen aufgehen. Mehrere Advokaten erhalten schwere Honorare und die Abhörung der Zeugen vor einem Spezialkomitee kostet grosse Summen. Dazu kommt der Aufwand auf die Vermessung des Traktes. So werden nicht selten 50 000—100 000 £ aufgewendet, bevor die Bill zum dritten Verlesen kommt und wird sie verworfen, so ist die Einlage der Subskribenten rein verloren.

Wenn man aber in Deutschland von beschränkten Maassregeln spricht, so fragen wir: ob dergleichen Dinge auch bei uns passiren und wo hier die Schwindeleien seien? Die zwei Routen aus Oberschwaben an den Bodensee und von Mainz nach Basel auf dem linken Rheinufer ausgenommen, haben wir hier von keinen Konkurrenzen gehört. Alle übrigen Pläne sind gesunde, wohlberechnete, auf den National- oder einen bedeutenden Lokalverkehr gegründete, welche, wenn sie nicht von Privaten aufgenommen würden, von staatswegen hergestellt werden müssten.

Von allen diesen Routen bedingt die Herstellung aller die Prosperität jeder einzelnen. Die Süddeutschen werden doppelt einträglich durch die Herstellung der Norddeutschen und umgekehrt. Die Linie von Leipzig nach Dresden wird erst volle Arbeit haben, wenn sie mit Magdeburg, Berlin, Nürnberg und Frankfurt in Verbindung gesetzt wird, und die Linie von Leipzig nach Magdeburg erhält erst vollen Werth durch ihre Verbindung mit Braunschweig, Bremen und Hamburg.

Eine Norddeutsche Zeitung denunzirte vor einiger Zeit die Erzgebirgischen, Voigtländischen, Württembergischen und Rheinbayerischen Eisenbahnen als Seifenblasen, und da jenes Blatt die Eisenbahnen, insofern davon die Rede ist, dergleichen in seiner Nähe anzulegen, stets aufrichtig vertheidigt hat, so fand diese Insinuation um so leichteren Eingang bei den Zweiflern und den Langsamen. Was ist nun aber, beim Lichte betrachtet, an der Sache? Das Erzgebirge besitzt einen unermesslichen, fast noch unbenutzten Reichthum an vortrefflicher Steinkohle, der erst durch die Verbindung mit der Elbe und dem Main gehörig verwerthet werden kann. Seine hochaufblühende Industrie bedarf grosser Zufuhr an Lebensmitteln und Rohstoffen, liefert Massen von Fabrikaten und hat einen bedeutenden Personenverkehr im Gefolge. Die Voigtländische Bahn ist ein unentbehrliches Gelenk zwischen den Sächsischen und Bayerischen Eisenbahnen und muss nothwendig von denen hergestellt werden, die bei diesen beiden interessirt sind. Die Saarbrücker Bahn ist die nothwendigste und nützlichste in ganz Süddeutschland und wird wahrscheinlich auch eine der einträglichsten werden, da sie nicht nur eine Bevölkerung von 2 Millionen Menschen mit Steinkohle versorgen, sondern auch die erste Station der kürzesten Linie vom Mittelrhein nach Metz und Paris bilden wird. Die Württembergische Eisenbahn endlich wird den Mittelrhein mit der Donau, — das südwestliche Deutschland, Frankreich und den Niederrhein auf der kürzesten Linie mit dem Donaugebiet — Mannheim, Heilbronn, Stuttgart und Karlsruhe mit Augsburg und München verbinden. Allerdings ist der auswärtige Handel und der Durchfuhrhandel von Württemberg nicht sehr gross und die Terrainbeschaffenheit auf dieser Route derart, dass, wäre Württemberg nur Provinz eines grossen Reiches wie Frankreich, man noch lange nicht daran denken würde, hier eine Eisenbahn anzulegen. Darin eben aber liegt ein Theil des Segens des Föderativsystems, wie er sich auch in den Nordamerikanischen Freistaaten offenbart, dass es unter den verschiedenen Stämmen einer Nation in allen öffentlichen Verbesserungen eine heilsame Nacheiferung, eine alles befruchtende Konkurrenz erwächst und erhält; dass jedes Land zunächst für seine eigene Wohlfahrt sorgen darf und muss und nicht zu warten braucht, bis es einem Herrn Thiers gefällig ist, auf seine Bedürfnisse Bedacht zu nehmen oder seine Vorurtheile fahren zu lassen. Württemberg, ein auf die Beförderung seiner Wohlfahrt eifrig bedachter Staat, kann nicht müssig zusehen, wie man rings umher Eisenbahnen baut; es will inmitten der öffentlichen Verbesserungen von ganz Deutschland nicht eine gewerbelose Insel bleiben. Wenn der Norden von Deutschland bei der Anlegung von Eisenbahnen seine grössten Hoffnungen auf den auswärtigen und Durchfuhrhandel setzt, so legt man in Württemberg und Bayern einen um so grösseren Werth auf die Beförderung der inneren Industrie, auf welche die Verkehrserleichterungen so mächtig wirken. Besitzen doch diese Binnenländer so gute oder wohl noch bessere Chausseen als der Norden; haben sich doch die Anlagekosten dieser Chausseen und die Kosten ihrer Reparatur, ungeachtet sie zum grössten Theil eine Finanzlast sind, nationalökonomisch reichlich vergütet. Warum also sollte die Anlegung von Eisenbahnen in nationalökonomischer Beziehung hier minder gerechtfertigt erscheinen wie dort, wo die Flussschifffahrt mit den Eisenbahnen konkurrirt und wo die weit geringere Fruchtbarkeit des Bodens dem inneren Verkehr viel weniger Transportgegenstände bietet? Die Frage: ob und wenn diese Eisenbahnen rentiren, lassen wir hier dahingestellt sein; wir beschränken uns nur darauf, darzuthun, dass jene Projekte keine Seifenblasen sind und dass ihre Ausführung von unermesslichem Nutzen sein wird für die Länder, von welchen sie angelegt werden, wie für das ganze übrige Deutschland.

Unter allen Unternehmungen, die bis jetzt in Deutschland zur Sprache gekommen sind, gibt es keine, die nicht eine sicherere Basis hätte, als die zweite Route von Mainz nach Basel auf dem linken Rheinufer. Diese ist nicht nur eine blosse Konkurrenzroute, fast ganz darauf berechnet, sich mit der Route auf dem rechten Ufer in den Verkehr des Mittel- und Oberrheins zu theilen; sie ist überdies eine zur Hälfte undeutsche und eine durch die Verhältnisse minder begünstigte und wird hoffentlich weder bei den Regierungen, noch bei den Kapitalisten Unterstützung finden.

Und dann, mit welcher Sparsamkeit und Vorsicht geht man überall in Deutschland bei diesen Unternehmungen zu Werke? Mit welcher Sicherheit kann man hier, wo die Regierungen in der Regel die Kosten der Vorarbeiten vorschiessen, und wo die erste Einlage nicht wie in England einem Einsatz in die Lotterie gleichkömmt, subskribiren? Und wo sind die Beispiele, dass das Vertrauen des Publikums von Spekulanten missbraucht worden wäre? Der dadurch erzeugte Aktienhandel, worüber soviel geklagt wird, ist dagegen im ganzen kein Uebel, sondern vielmehr eine wohlthätige Erscheinung. Das Steigen der Aktien erregt das Interesse des Publikums für diese Unternehmungen, ruft die Kapitale aus den verborgensten Winkeln zur Thätigkeit und bewirkt, dass die Unternehmungen mit Energie angegriffen und ausgeführt werden. Dieser Handel ist mit dem Papierhandel, der von jedem politischen Ereigniss influenzirt und also häufig zum Hazardspiele wird, keineswegs in gleiche Kategorie zu setzen. Das Steigen und Fallen der Aktien hängt hier nicht von zufälligen Umständen ab, jeder kann nach allgemein bekannten Thatsachen den Erfolg dieser Unternehmungen berechnen. Dafür aber, dass die Privaten richtig rechnen, hat der Staat nicht zu sorgen, und in den meisten Fällen wird es durch seine Zustimmung zu temporärer Erhöhung der Fahrtaxen in seiner Macht stehen, bedeutende und allgemeine Rechnungsfehler zu remediren. Indessen dürfte bei Unternehmungen, bei welchen das Zudringen der Aktionäre sehr gross ist, eine erhöhte Einzahlung nicht übel wirken; nur ist nicht einzusehen, warum diese Einzahlungen gar zu hoch gestellt und dadurch die Subskription und das Steigen der Aktien über die Gebühr erschwert werden soll. Musterhaft ist in dieser Beziehung die von der Direktion der Wien - Bochnia-Eisenbahn festgesetzte Bestimmung, dass das Kapital in halbjährlichen Raten einzubezahlen sei. Hierin liegt keine übertriebene anfängliche Erschwerung; der Direktion ist jede willkürliche Macht, durch gehäufte und vielleicht unnöthige Ratenausschreibungen den Kurs der Aktien herabzudrücken, benommen; jeder weiss zum voraus, auf welchen Termin er sein Geld parat zu halten hat, und Verluste durch versäumte Nichtbezahlung werden selten oder doch viel weniger vorfallen.

Auch ist in der Stiftungsurkunde der Wien - Bochnia-Eisenbahncompagnie nichts von sonstigen onerösen Bestimmungen zu lesen, wie z. B., dass die Aktionäre über den Betrag ihrer bereits gemachten Einzahlungen tenent seien und dass jedermann das Recht habe, die Eisenbahn mit eigenen Maschinen zu befahren. Die erste dieser Bestimmungen ist offenbar unnöthig und ohne Grund abschreckend, zumal da sie verhindert, die Aktien au porteur zu stellen. Die Erfüllung der zweiten ist eine offenbare Unmöglichkeit. Der Fall, dass die Aktionäre, nachdem sie Millionen auf ein Werk dieser Art verwendet haben, dasselbe verlassen hätten, ist weder in der alten noch in der neuen Welt vorgekommen, und wenn er je aus nicht vorherzusehenden Ursachen einträte, müsste doch wohl die Regierung mit den armen Aktionären Einsicht haben und das Werk schon aus Gründen der Staatsweisheit auf eigene Rechnung, wenigstens theilweise, in brauchbaren Stand setzen. Die Befahrung der Eisenbahnen durch Konkurrenz der Privaten wird jedem, der nur eine einzige Bahn gesehen hat, als eine reine Unmöglichkeit erscheinen. Allerdings erlangen dadurch die Eisenbahngesellschaften ein Monopol, aber das Publikum wird durch die Vortheile der Bahn reichlich dafür entschädigt, und am Ende steht es doch jedem frei, die bisherigen Transportwege zu benutzen und so dem Monopol zu entgehen.

Ueberhaupt gereicht das Benehmen, welches die Oesterreichische Regierung in Sachen der Eisenbahnen beobachtet, derselben zur grössten Ehre, und es erscheint in einem glänzenden Licht, wenn wir es dem der Französischen Regierung gegenüber stellen. Während Herr Thiers die Herstellung von 10 Lieues Eisenbahnen im Jahre für eine Riesenarbeit erklärt, welcher Frankreich nimmer gewachsen sei, baut Oesterreich 4 Jahre lang jährlich 30 Lieues gegen Galizien hin und projektirt eine weitere Bahn von Wien nach Triest und von Venedig nach Mailand.

Die Parallele zwischen diesen Ländern wird noch interessanter, wenn wir betrachten, wie wenig in Frankreich bei grossen Mitteln und unter den günstigsten Umständen, wie viel dagegen in Oesterreich unter den ungünstigsten Umständen und bei beschränkten Mitteln geleistet wird. Während die Budweis-Linzer Bahn bei einem Transport von 400 000 Ctr. Gütern und 3 000 Reisenden eine Dividende von 4 % einbringt, vermag die St. Etienne-Lyoner Bahn bei einem 20 bis 30 Mal grösseren Verkehr (6 Millionen Centner Gütern und 200 000 Reisenden) kaum einen Reinertrag von 3,5 % zu erschwingen. Die Sache scheint fast unglaublich und doch ist es so. Wenn freilich bei einem solchen Verkehr nur 3,5 % herauskommen, so ist in Frankreich nimmermehr für die Eisenbahnen etwas zu erwarten, und Herr Thiers hätte lieber sogleich alle Hoffnung aufgeben sollen. Nur liegt unseres Erachtens die Schuld nicht, wie er meint, an den Eisenbahnen, sondern an den Franzosen, da anderwärts, wie z. B. in Belgien und Nordamerika, bei einem ohne allen Vergleich geringeren Verkehr weit höhere Dividenden erzielt werden. Auf Ehrlichkeit, Sparsamkeit, Arbeitsamkeit, Ausdauer, Pünktlichkeit und Sorgfalt der Arbeiter und Angestellten, überhaupt auf diejenigen Eigenschaften, die man unter dem Namen der ökonomischen Tugenden begreifen könnte, kommt

bei einem gesellschaftlichen Betrieb das meiste an, und darin scheint der Grund zu liegen, warum in England und Nordamerika so viele gesellschaftliche Unternehmungen gedeihen. Deutschland, wir sind es überzeugt, steht in dieser Beziehung jenen Ländern nicht im geringsten nach, und wenn bei uns auch der Verkehr an Gütern und Reisenden weit geringer ist als in England, so sind dagegen die Anlagekosten wegen der viel wohlfeileren Güter- und Holzpreise und Tagelöhne und wegen der in den meisten Gegenden Deutschlands ungleich günstigeren Terrains viel geringer, wie dies auch aus den Anschlägen der Wien- und Bochnia-Eisenbahnen erhellt, die pro Meile noch nicht den achten Theil dessen betragen, was die Liverpool-Manchesterbahn gekostet hat. Bei uns kommt alles darauf an, dass der Bauplan mit weiser Oekonomie auf eine dem Verkehr und den Lokalverhältnissen entsprechende Weise entworfen und die Administration in gleichem Geiste geführt werde, und dass man sich nicht durch unverständige Vorliebe für das Dauerhafte zu übertriebenen Ausgaben, die mit dem wahrscheinlichen Einkommen in keinem Verhältniss stehen, verleiten lasse.

Nr. 18. **1836.**

Allgemeines.

Der feurigste Sanguiniker konnte nicht mehr in Sachen der Eisenbahnen von Deutschland hoffen, als es in dem Lauf eines einzigen Jahres geleistet hat.

In Bayern ist die Subskription auf die Routen von München nach Salzburg, nach Augsburg und Nürnberg und von Augsburg nach Lindau zustande gebracht; die Route von Nürnberg nach Leipzig wird vermessen und veranschlagt, und es haben sich zu dem Zweck ihrer Ausführung in Leipzig, Altenburg, Plauen, Bamberg und Nürnberg Komitees gebildet. Die Bahn von Augsburg nach München ist bereits im Bau begriffen. In Württemberg hat eine Generalversammlung der Aktionäre stattgefunden und eine Einzahlung von 2 % ist beschlossen worden. In Baden sind die Vorarbeiten der Bahn von Mannheim nach Basel beendet, und die Subskription wird in kurzer Zeit eröffnet werden. Die Aktien der Bahnen von Saarbrücken nach der Rheinschanze, Mannheim gegenüber, die der Routen von Mannheim nach Darmstadt und Frankfurt, und von Frankfurt nach Hanau sind genommen. Die Bahn von Leipzig nach Dresden wird gebaut, und die von Chemnitz nach der Elbe ist gezeichnet und wird vermessen. Die Routen zwischen Hannover, Bremen, Hamburg und Braunschweig sind vermessen und veranschlagt, in diesem Augenblick wird eine vorläufige Subskription bewerkstelligt, und es fehlt nichts als die Genehmigung der Regierung und ein Expropriationsgesetz, um das Werk zu beginnen. Von weiteren Schritten in Hessen-Cassel ist uns nichts bekannt geworden, indessen ist wohl nicht daran zu zweifeln, dass auch hier eine Compagnie zustande kommt, sobald im Norden und Süden dieses Staates Hand ans Werk gelegt wird.

In Preussen erwartet man nur die Erlassung eines Expropriationsgesetzes und höhere Genehmigung, um die Arbeiten zwischen Eupen und Köln, zwischen Münden und Düsseldorf, Braunschweig und Magdeburg, Magdeburg und Leipzig, Stettin und Berlin, Berlin, Potsdam, Leipzig und Dresden zu beginnen; folglich wird mit dem Augenblick, wo Preussen diese Genehmigung erteilt, die Herstellung eines vollständigen Deutschen Eisenbahnsystems gesichert sein. Dass Preussen mit dieser Genehmigung zögert, beunruhigt uns nicht im geringsten. Die hohe Intelligenz jener Regierung und die unermesslichen Interessen des Staates in dieser Sache sind uns Bürge, dass man dort in diesem Augenblicke mit Plänen beschäftigt ist, welche die gegenwärtigen Projekte der Privaten an Grösse weit übertreffen und die ganze Monarchie umfassen. Denn wir haben es schon oft gesagt und wir werden es noch oft wiederholen — kein anderer Staat in der bekannten Welt kann mit so geringen Kosten und mit solcher Leichtigkeit ein vollständiges, alle Provinzen unter sich verbindendes Eisenbahnsystem herstellen wie Preussen — keine Regierung, keine Nation kann sich von einem solchen Systeme so grosse und so mannigfaltige, alle Staatszwecke und die Wohlfahrt aller Klassen des Volkes so mächtig fördernde Vortheile versprechen wie die Preussische.

Die Ursache der dort herrschenden Stille und die sich so häufig widersprechenden Gerüchte über das Schicksal der zur Genehmigung vorliegenden Preussischen Bahnen lassen sich leicht erklären. Eben weil das Interesse des Preussischen Staates in dieser Angelegenheit so unermesslich gross ist, eben weil so viel davon abhängt, dass die Preussische Regierung von Anfang an richtige Grundsätze aufstelle, welche ihr in allen vorkommenden Fällen künftig zur unabänderlichen Richtschnur dienen können, nimmt sie sich Zeit, den Gegenstand zu approfondiren und es dürfte sich ausweisen, dass dazu aller Grund vorhanden war. Freilich ist damit, dass man den Compagnien Konzessionen, ausschliessliche Privilegien, die Befugniss, die Fahrtaxen zu bestimmen und dieselben sogar bis zu der Höhe der Chausseefrachten zu steigern, ertheilt, alles geschehen, was geschehen konnte, um die Gewinnsucht der Kapitalisten anzuregen, ihr Vertrauen zu gewinnen und die Eisenbahnspekulationen in Gang zu bringen. Doch ist damit weder das Interesse des Publikums, noch das der Regierungen gegen künftige Beeinträchtigungen von Seiten der Compagnien gewahrt. Es liegen alle Anzeichen vor, und wir dürfen uns in dieser Beziehung auf die vielen in unserem Blatte enthaltenen, darauf abzielenden Thatsachen berufen, dass die bewegende Kraft, die Eisenbahnmaschinerie und die Eisenbahnen selbst in der nächsten Zukunft unermessliche Verbesserungen erfahren und somit die Anlage-, Zug-, Unterhaltungs- und Reparationskosten im Laufe weniger Jahre bedeutend werden vermindert werden.

Das Eisenbahnwesen und alles, was damit zusammenhängt, ist eine noch ganz junge Erfindung; die mechanischen Talente aller Länder sind in diesem Augenblick auf ihre Vervollkommnung und überhaupt auf die Erfindung neuer bewegender Kräfte gerichtet und dass so mannigfaltige Anstrengungen grosse Resultate liefern werden, lässt sich fast mit Bestimmtheit voraussagen. Bereits hat man in Nordamerika die allgemeine Erfahrung gemacht, dass der Aufwand auf die Unterhaltung der Bahnen und der Maschinerie bei weitem nicht in demselben Verhältniss steigt, wie das Bruttoeinkommen. Während letzteres durch den vermehrten Verkehr von Monat zu Monat, von Jahr zu Jahr steigt, wird der Aufwand durch den Einfluss der Erfindungen fast ebenso bedeutend vermindert, wird folglich das reine Einkommen der Compagnien aus zweifachem Grunde vermehrt. Nun denke man sich aber, dass beide Ursachen fort und fort wirken, und man wird es im höchsten Grade wahrscheinlich finden, dass diejenigen Compagnien, welchen eine unbeschränkte Befugniss zusteht, die Fahrtaxen zu bestimmen, im Verlauf von 20—30 Jahren ungebührlich hohe Profite beziehen werden und zwar auf Kosten des Publikums, dem nun die Vortheile jener Verbesserungen in sehr geringem Maasse zu gute kommen. Hieraus erhellt, wie nöthig es sei, dass jetzt schon gegen diesen höchst wahrscheinlichen Fall legislative Vorsehung getroffen werde, ohne dadurch die Unternehmer abzuschrecken oder ihnen einen billigen Gewinn unerreichbar zu machen. Man sieht, dass es hierbei, wenn beide Theile befriedigt werden sollen, nicht wenig zu bedenken gibt. Wir werden über diesen interessanten Gegenstand in einem unserer nächsten Blätter die Resultate unserer bisherigen Erfahrungen und Reflexionen mittheilen.

Höchst erfreulich ist es, zu vernehmen, dass nun auch die Schweiz in die Reihe der eisenbahnbauenden Länder mit einer Route von Basel über Zürich nach Chur, und von Zürich nach Konstanz eintritt, während auf der Südseite der Alpen Oesterreich von Venedig nach Mailand bauen will. Sind einmal diese Eisenbahnen hergestellt, so wird man in einem Tage von London nach Antwerpen, in einem Tage von Antwerpen nach Köln, in einem Tage von Köln nach Mainz, in 2 Tagen von Mainz über Basel oder über Stuttgart und Konstanz nach Chur, in 2 Tagen von Chur nach Mailand und in einem Tage von Mailand nach Venedig, folglich in 8 Tagen von London nach dem Adriatischen Meere gelangen; man wird auf dieser Reise jede Nacht im Bette schlafen und weniger Beschwerlichkeiten zu ertragen haben als jetzt auf einer Reise von 10 Meilen. Die Zahl der Engländer, Niederländer, Holländer und Deutschen, welche künftig die Reise nach dem südlichen Deutschland, nach der Schweiz und nach Italien machen werden, wird Legion heissen; der Handelsvergrösserung zwischen den Ländern diesseits und jenseits der Alpen nicht zu gedenken.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 10. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 5,64 Kilometer lange Strecke Goray-Czarnikau der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg sowie die am 5. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 62,94 km lange Strecke Sepsi-Szt. György-Csik-Szereda der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, nebst Verbindungskurve bei der Station Sepsi-Szt. György (0,55 km), sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Münster. Am 1. Mai d. J. werden für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet die Haltepunkte:

Elbergen an der Strecke Rheine-Emden zwischen den Stationen Lingen (7,86 km) und Leschede (6,41 km) sowie

Brock-Ostbevern an der Strecke Münster i/W. - Osnabrück zwischen den Stationen Westbevern (6,3 km) und Kattenvenne (5,9 km).

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Posen. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Posen-Jarotschin zwischen den Stationen Gondek und Pierschno gelegene Haltestelle Dachowo, welche bisher nur für die Abfertigung von Frachtstückgut, Wagenladungsgütern und Vieh eingerichtet war, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Eilgut, Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. Am 1. Mai d. J. wird die jetzt nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr dienende Haltestelle Bandau auch für den öffentlichen Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eingerichtet. Viehsendungen in mehrbödigen Wagen sowie Leichen und Fahrzeuge sind im Verkehr von und nach der genannten Haltestelle bis auf weiteres ausgeschlossen (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg in Nr. 30 — Inser.-Nr. 824 — der Vereinszeitung).

Aenderung von Stationsnamen. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab wird die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Wien K. F. J. B. - Prag gelegenen Station Wessely o. d. L. in Weseli-Mezimosti, die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Prag-Moldau gelegenen Station Herrendorf in Herrendorf-Stredokluk und die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Tabor-Razice gelegenen Station Wejretz in Drazice-Wejretz abgeändert werden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Abänderung der Namen für die Konzessionirung von Eisenbahnlinien.

Die kürzlich publizirte Konzessionsurkunde für die Linie Trzebinia-Skawce nimmt ein besonderes Interesse in Anspruch, weil in derselben zum ersten Mal der Versuch unternommen wurde, gewisse strittige Fragen des Einlösungsrechtes der Eisenbahnen einer Regelung zu unterziehen. Insbesondere handelt es sich hierbei um die Steuerfrage. In dieser Beziehung wurde folgendes festgesetzt:

Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die Reinerträgnisse der „letztabgeschlossenen“ 7 Jahre beziffert, hiervon die Reinerträgnisse der ungünstigsten 2 Jahre abgeschlagen, und sodann wird der durchschnittliche Reinertrag der übrigen 5 Jahre berechnet. Sollte die Einlösung nach Ablauf der zeitlichen Steuerbefreiung erfolgen, „so sind,“ heisst es weiter, „die das eingelöste Bahnunternehmen treffenden Steuerzuschläge und sonstigen öffentlichen Abgaben als Betriebsauslagen zu behandeln. Hat die Steuerpflicht nicht bezüglich aller in die Durchschnittsberechnung einbezogenen Jahre bestanden, so ist auch für die steuerfreien Jahre die Steuer sammt Zuschlägen nach dem Prozentsatze des ersten steuerpflichtigen Jahres zu berechnen und von dem Erträgnisse in Abzug zu bringen. Zu dem so ermittelten Reinerträgnisse ist jedoch mit Rücksicht auf die von der Einlösungsrente (nach dem neuen Gesetze) zu entrichtende 10 % Steuer ein Zuschlag in der Höhe eines Neuntels dieses Reinerträgnisses zuzurechnen.“ Das sind die neuen Bestimmungen für die vielumstrittene Steuerfrage. Nun bestimmt die neue Konzession weiter: Die staatliche Einlösung hat stets mit dem Beginne des Kalenderjahres stattzufinden, und der Beschluss der Staatsverwaltung über die Ausübung des Einlösungsrechtes wird der Bahnunternehmung spätestens bis zum 31. Oktober des unmittelbar vorangehenden Jahres in Form einer Erklärung mitgetheilt werden. In dieser Erklärung wird bestimmt werden: a) der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösung erfolgt; b) das den Gegenstand der Einlösung bildende Eisenbahnunternehmen und die anderweitigen Vermögensobjekte, welche, sei es als Zugehör des Bahnunternehmens, sei es zur Berichtigung von Forderungen des Staates an den Staat überzugehen haben; c) den Betrag des vom Staate an die Bahnunternehmung zu entrichtenden Einlösungspreises unter Angabe des Zahlungstermines und Zahlungsortes. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, gleichzeitig mit der Zustellung der Einlösungserklärung einen Spezialkommissar zu bestellen, welcher darüber zu wachen hat, dass der Vermögensstand von diesem Zeitpunkte angefangen nicht zu Ungunsten des Staates verändert werde. Der Konzessionar ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass der physische Besitz der Bahn an dem für die Einlösung festgesetzten Tage von der Staatsverwaltung übernommen werden kann. Falls der Konzessionar dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollte, ist die Staatsverwaltung berechtigt, auch ohne seine Zustimmung und ohne gerichtliche Dazwischenkunft den physischen Besitz zu ergreifen. Die Regierung behält sich das Recht vor, auf Grund der Einlösungserklärung die Einverleibung des Eigenthumsrechtes durchzuführen, und der Konzessionär ist verpflichtet, die zu diesem Behufe seinerseits erforderlichen Rechtsurkunden der Staatsverwaltung auf deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.

Man nimmt an, dass diese Bestimmungen auch in der Folge bei Konzessionirung von Eisenbahnen zur Anwendung gelangen werden.

Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr.

Der Eisenbahnminister, Ritter v. Guttenberg, hat an die Oesterreichischen Eisenbahnen einen Erlass gerichtet, in welchem dieselben verständigt werden, dass das Eisenbahnministerium mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1898 eine Einschränkung des Güterverkehrs an Sonn- und bestimmten Feiertagen beabsichtigt. Da das Eisenbahnministerium einen besonderen Werth darauf legt, diese Maassregel im Einvernehmen mit den betheiligten Verwaltungen durchzuführen, werden die letzteren zu einer am 22. April stattfindenden Besprechung eingeladen.

Betriebseröffnungen.

Ungarische Staatseisenbahnen. Am 5. d. Mts. ist die Linie Sepsi-Szt. György - Csik-Szereda der Székler Bahnen dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben worden. Die Linie ist vollspurig, 62,94 km lang, wird mit Dampfkraft betrieben und schliesst in der Station Sepsi-Szt. György an die von den Ungarischen Staatsbahnen verwaltete Brassó (Kronstadt) - Háromszéker Lokalbahn (Linie Brassó-Kézdivásárhely) an. Unterstellt ist die Strecke der Betriebsleitung in Kolozsvár bezw. dem Verkehrsinspektorat in Brassó. Auf derselben beträgt der zulässige grösste Radstand 5,8 m, der Raddruck 7 500 kg, der kleinste Bogenhalbmesser 275 m und die grösste Neigung 10,5 ‰. Bei Beladung offener Wagen ist das Lademaass I anzuwenden. An der neueröffneten Strecke liegen folgende Verkehrsstellen mit dabei vermerkten Entfernungen ab Anschlussstation Sepsi-Szt. György: Haltestelle Köröspatak-Gidófalva (5,06 km), Station Sepsi-Bodok (9,52 km), Haltestelle Málnás (16,33 km), Station Málnás-Fürdö (20,52 km), Station Bükszád-Bálványos (28,38 km), Verladestation Tusnád-Fürdö (34,56 km), Station Tusnád (40,14 km), Haltestelle Verebes (43,34 km), Station Szt. Simon (49,20 km), Haltestelle Csik-Szt. Imre (51,82 km), Verladestation Csik-Szt. Király (55,20 km), Haltestelle Zsögöd-Fürdö (59,43 km) und Station Csik-Szereda (62,94 km). Die Stationen und Verladestationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestellen dagegen nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Graz-Köflacher Bahn.

Der Verwaltungsrath der Graz-Köflacher Bahn hat am 9. d. Mts. über die Bilanz für das Jahr 1896 Beschluss gefasst. Der Reingewinn stellt sich ohne den Vortrag auf 576 848 fl. und weist im Vergleiche mit dem Ergebnisse des Jahres 1895 eine Steigerung von 120 568 fl. aus. Mit Einbeziehung des Vortrages, welcher sich mit 113 626 fl. beziffert, stehen im ganzen 690 475 fl. zur Verfügung. Der Verwaltungsrath beschloss, die Dividende mit 13 fl. oder 6,5 % zu bemessen, demnach um 2 fl. mehr zur Vertheilung zu bringen als im vorigen Jahre. In den Jahren 1891 bis 1895 stellte sich die Dividende auf 14, 13, 12, 10 und 11 fl.; die Dividende des abgelaufenen Jahres hat demnach das Ausmaass des Jahres 1892 erreicht und sich der Höhe des Jahres 1891 genähert. Von dem Gesammtgewinne des abgelaufenen Jahres werden, abgesehen von der Dividende, 25 000 fl. dem Dispositionsfonds für neue Werksanlagen zugewiesen, ferner ungefähr 20 000 fl. in den ordentlichen Reservefonds hinterlegt und rund 130 000 fl. auf neue Rechnung übertragen. Die Generalversammlung wird für den 29. d. Mts. ausgeschrieben werden.

Bozen-Meraner Bahn.

Der Verwaltungsrath der Bozen-Meraner Bahn hat in der heutigen Sitzung beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 8 fl. oder 8 % (gegen 7 fl. oder 7 % im Vorjahre) zu beantragen. Auf die Genussscheine entfallen daher je 3 fl. Aus dem Reinertrage erübrigt noch ein Gewinnvortrag von 12 664 fl.

Fahrbetriebsmittel-Vermehrung der Südbahn.

Die Südbahnverwaltung, welche im Jahre 1896 den Betrag von 2,5 Millionen Gulden für die Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel ausgegeben hat, beschloss eine weitere Vermehrung des Fahrparkes vorzunehmen. Die Bestellung soll sich auf 31 Lokomotiven, 105 Personenwagen und 332 Lastwagen erstrecken mit einem Gesammtkostenaufwande im Betrage von 2 800 000 fl.

Unter den zu bestellenden Lokomotiven befinden sich 12 Schnellzuglokomotiven; die Personenwagen sind durchwegs sogen. „Interkommunikationswagen“ mit Toilette und allem modernen Komfort ausgestattet.

Bei den Lastwagen wurde das Hauptgewicht auf eine erhöhte Tragfähigkeit (15 t bei 200 der neu anzuschaffenden Wagen) und auf einen möglichst grossen Fassungsraum gelegt. Die Bestellung erfolgt unter ausschliesslicher Berücksichtigung der Oesterreichisch-Ungarischen Privatindustrie.

Kursbewegung der Eisenbahnwerthe im Monat März d. J.

	Nominalwerth	Dividende pro 1895	Kurs vom 27. Februar d. J.	Kurs vom 31. März d. J.
Aktien:				
Aussig-Teplitzer E.	500 fl.	75,— fl.	1700,—	1700,—
Böhmische Nordbahn . . .	150 „	12,75 „	269,-	263,—
Buschtêhrader E. Lit. A. .	500 fl. KM.	63,— „	1555,—	1543,—
„ „ „ B. .	200 fl.	22,50 „	545,—	534,—
Kaiser Ferdinands-Nordb. .	1 000 fl. KM.	137,25 „	3395,—	3370,—
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	200 fl.	13,— „	289,-	286,25
Nordwestbahn Lit. A. . .	200 „	11,— „	264,75	260,50
„ „ B. . .	200 „	11,75 „	267,50	261,75
Staatseisenbahn - Gesellsch.	200 „	28 Frcs.	347,50	335,—
Südbahn	200 „	5 „	87,75	77,75
Prioritäten:				
Buschtêhrader E.	200 Kr.	4 %	100,35	100,30
Dux-Bodenbacher E. . . .	200 „	3 „	82,80	82,30
Kaiser Ferdinands-Nordb. .	100 fl.	4 „	101,50	100,90
Nordwestbahn	200 „	5 „	111,40	111,—
„	100 „	4 „	99,75	100,—
Staatsbahn	500 Frcs.	3 „	226,—	222,—
„	200 M.	3 „	105,50	104,—
Südbahn	500 Frcs.	3 „	174,75	174,75
„	200 M.	4 „	118,75	118,75
Marknoten für	100 „	—	58,67	58,65

Kohlenverfrachtung Ungarns im Jahre 1896.

Der Umstand, dass die Kohlenverfrachtung auf die Transporteinnahmen der Eisenbahnen von besonderer Maassgabe ist, indem der grösste Theil der Kohle als Eisenbahn-Frachtgut figurirt und in Ungarn die verfrachtete Kohle den siebenten Theil der gesammten beförderten Frachten ausmacht, dürfte es angezeigt erscheinen lassen, einen Rückblick auf die Kohlenförderung und den Kohlenverbrauch Ungarns im Jahre 1896 zu werfen.

Nach den Angaben des landesstatistischen Amts wurde aus Oesterreich und den äusseren Zollgebieten eingeführt:

	1896 t	1895 t
Braunkohle	146 536	166 974
Steinkohle	1 306 514	1 099 099
Koks	248 816	206 343
zusammen	1 701 866	1 472 416

Die Kohleneinfuhr hat somit im Jahre 1896 eine Steigerung um 229 450 t oder 15,6 % gegen das Vorjahr erfahren; es soll hier nicht unerwähnt bleiben, dass die Kohleneinfuhr im Jahre 1893 nur 850 000 t, im Jahre 1894 nur 1 150 000 t betrug.

Die Zunahme der Kohleneinfuhr findet ihre Begründung einerseits in dem stetigen Anwachsen des Bedarfs durch die Vergrösserung des Eisenbahnnetzes und der alljährlichen Erweiterung der industriellen Betriebe, andererseits in dem Umstande, dass die heimische Kohlenförderung mit der Steigerung des Bedarfs nicht gleichen Schritt zu halten imstande ist.

Die heimische Kohlenförderung gestaltete sich folgendermaassen:

	1896 t	1895 t
Schwarzkohle . . .	1 120 000	1 102 010
Braunkohle	3 850 000	3 549 480
zusammen	4 970 000	4 651 490

Die Steigerung der heimischen Kohlenförderung macht somit im ganzen 318 000 t oder 7 % aus, welche der Mehrförderung der Salgotarjaner und Petroszenyer Gruben sowie den Schächten der Ungarischen allgemeinen Bergwerksgesellschaft zuzuschreiben ist.

Die Kohlenförderung der Ungarischen Gruben betrug im Jahre 1893 3 940 000 t, im Jahre 1894 4 250 000 t, von der etwa 3 % exportirt werden, und zwar etwa 70 000 t nach Oesterreich (aus den Oedenburger Gruben), 45 000 t nach Rumänien, 150 000 t nach Serbien und schliesslich 10 000 t nach Bosnien und Bulgarien.

Brückenauswechselungs-Programm der Königlich Ungarischen Staatsbahnen für 1897.

Wie der „Eisenbahn- und Verkehrsanzeiger“ mittheilt, gelangen auf den Strecken der Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Laufe dieses Jahres, zufolge Genehmigung des Herrn Handelsministers, die Holzkonstruktion der Czibinbrücke auf der Strecke Kiskapus-Nagy-Szeben sowie der Nagy-Küköllöer Brücke auf der Strecke Nagyvárad-Brassó zur Auswechselung gegen Eisenkonstruktionen. Dem Voranschlage gemäss werden die Kosten 100 000 fl. betragen.

Aus Belgien.

Verstaatlichung der Grossen Belgischen Centralbahn.

Zum 27. März d. J. war die ausserordentliche Hauptversammlung der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahngesellschaft berufen worden, um über den am 10. Februar d. J. vereinbarten Verstaatlichungsvertrag, betreffend die Grosse Belgische Centralbahn, Beschluss zu fassen. Der der Hauptversammlung vorgelegte, in der Sitzung des Verwaltungsrathes vom 10. März d. J. festgestellte Bericht setzt die Sachlage in folgender Weise auseinander: Bereits im Jahre 1866 war die Verstaatlichung der Grossen Centralbahn auf dem Punkte sich zu verwirklichen und der Verwaltungsrath berichtete der Hauptversammlung der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft über den Abbruch der Unterhandlungen mit folgenden Worten: „Für uns war der Uebergang unserer Linien an den Staat eine Abdankung, ein Opfer der Eigenliebe, worin wir uns glaubten fügen zu müssen, um die in der Grossen Centralbahn angelegten bedeutenden Kapitalien den Wechselfällen der Zukunft zu entziehen“. Der Verwaltungsrath kann sich noch heute diese Worte aneignen, da sie genau den Gedankengang angeben, in dem er die Genehmigung des die Konzessionen und den Betrieb der Linien dem Staate überweisenden Vertrages vom 10. Februar d. J. vorschlägt.

Mehrmals wurden seit 1866 Verhandlungen über die Verstaatlichung der Grossen Centralbahn eröffnet und stets waltete der gleiche Gedanke ob. Als die Regierung vor bald 2 Jahren neue Eröffnungen machte, fand sie den Verwaltungsrath in denselben Ansichten, welche die Thatsachen nur haben bekräftigen können; denn der Verkehr hat sich unablässig entwickelt und die Betriebsbedingungen haben sich ständig verbessert. Aus diesem Gesichtspunkte könnte die Gesellschaft mit Vertrauen in die Zukunft blicken, von ihr eine fernere Entwickelung der Geschäfte erwarten und nur wünschen, das Unternehmen bis zum Ablauf der Konzessionen fortzuführen. Aus demselben Gesichtspunkt musste sich aber der Verwaltungsrath mit der sozialen Lage, mit dem internationalen Kampf zur Sicherung der Märkte beschäftigen und sich fragen, ob nicht auf dieser Seite Anlass zu Enttäuschungen vorliege. Aber diese Seite der Lage war nicht allein zu erwägen und die stets wachsenden Schwierigkeiten, denen die Gesellschaft bei Aufrechterhaltung lohnender Tarife und bei Vertheidigung ihres Verkehrs begegnet, können ihr nicht verheimlichen, dass sie mit einem Kampfe bedroht ist, bei dem es schwierig ist, die Oberhand zu behalten.

Der Betriebsunternehmer einer Eisenbahn befindet sich gegenüber dem Staat, der mit Rechten über alle Wegerechtkonzessionen ausgestattet und zugleich Betriebsunternehmer des grössten Theils der Eisenbahnen des Landes ist, nicht in der unabhängigen Lage eines gewöhnlichen Gewerbetreibenden gegenüber seinen Mitbewerbern. Aus stärkerem Grunde besteht diese Unabhängigkeit nicht, wenn die Linien dieses Eisenbahn-Betriebsunternehmers wie die Centralbahn in das Staatsbahnnetz eingezwängt sind. Thatsächlich ist das gute Einvernehmen mit dem Staate die Bedingung, ohne welche kein lohnender Betrieb der Centralbahn möglich ist; was diese auch thut, ihr Betrieb ist in gewissem Maasse vom Staatsbetriebe beherrscht. Diese Wahrheit würde nichts erschreckendes haben, wenn sich der Staat in seinem Betriebe nur von den gleichen Erwägungen wie gewöhnliche Gewerbetreibende leiten liesse; aber der Staat bleibt als Betriebsunternehmer der Eisenbahnen nicht weniger der Geschäftsführer der allgemeinen Landesinteressen. Diese Interessen bestimmen seine Thätigkeit und sie hat er bei seinem Betriebe zu wahren. Von der Steuer des ganzen Landes lebend, kann der Staat darin Entschädigungen für direkte Betriebsverluste finden, welche durch Schaffung lästiger Strecken oder durch ausserordentliche Tarifermässigungen zu Gunsten der zum

gewerblichen Leben zu entwickelnden Landstriche veranlasst werden können.

Der Staat hat ganz natürlich in der Grossen Centralbahn ein unfreiwilliges Hinderniss für die Verwirklichung seiner Absichten bei manchen Gelegenheiten gefunden und aus diesem Grunde bereits mehrmals versucht, die Centralbahn zu verstaatlichen. Da dieser Wunsch zu Tage getreten ist, so ist es andererseits nothwendig, die überlegenen Mittel zu berücksichtigen, über welche der Staat gegenüber einer Eisenbahngesellschaft, mit der er in Kampf treten will, verfügt. Es braucht nicht gezeigt zu werden, wie häufig die Gelegenheiten zum Streit in den immer mit einander in Berührung stehenden Verkehrsgewerben sind, wenn diese Gelegenheiten durch einigen schlechten Willen begünstigt werden, und wie gefährlich diese Streitigkeiten für die Gesellschaft werden würden. Endlich darf der Verwaltungsrath nicht vergessen, dass das Netz nicht aus einer einzigen, sondern aus mehreren Konzessionen besteht, die nach einander vereinigt, dank den Verträgen und Vereinigungen der Gesellschaften die Grosse Centralbahn gebildet haben; trotz ihrer Zusammenfassung behalten diese Gesellschaften ihre besonderen Satzungen ohne gemeinsame Verstaatlichungsbedingung. Thatsächlich ist allerdings die Grosse Centralbahn mit Genehmigung des Staates gebildet und es würde weder recht noch billig sein, wenn der Staat sie anders als eine untrennbare Einheit behandeln wollte. Aber so unwahrscheinlich dieser Gedanke ist, der Verwaltungsrath hatte sich mit einer Auseinanderreissung des die Grosse Centralbahn bildenden Bündels, welches die vorwaltende Grundlage für den Wohlstand aller Linien ist, zu beschäftigen. Man darf nicht vergessen, dass der Staat, nachdem er der Centralbahn die sehr wichtigen Linien Antwerpen-Moerdyck-Rotterdam und Rosendael-Breda entrissen, ihr einen bedeutenden Theil ihrer Verbindungen mit Holland entzogen hat. Es würde auch unvorsichtig sein, den neuen Druck der öffentlichen Meinung auf Verstaatlichung der grossen Verkehrsgewerbe und seine mögliche Einwirkung auf das Verhalten des Staates gegenüber der Centralbahn nicht zu berücksichtigen. Der Verwaltungsrath erwähnt schliesslich noch, dass er gelegentlich der Uebernahme der eigentlichen Linie Antwerpen-Rotterdam gegen den Staat eine Klage über 8 Millionen auszufechten hat; er hat zwar volles Vertrauen in die Gerechtigkeit seiner Sache und deren Ausgang. Dasselbe ist aber auch beim Staat der Fall, so dass immerhin eine gewisse Unsicherheit obwaltet. Dieser wie alle übrigen zwischen Staat und Gesellschaft schwebenden Streitfälle werden durch den Vertrag aus der Welt geschafft.

Diese gesammten Erwägungen verboten dem Verwaltungsrath, die vom Staate wegen der Uebernahme gemachten Eröffnungen von vornherein abzulehnen; sie waren zweifellos nicht genügend, um ihn zu bestimmen, selbst auf irgend eine Weise die Verstaatlichung anzuregen, aber sie gestatteten ihm einen Widerstand nur, wenn die Angebote unannehmbar wären. Der Staat hat indessen die Ergebnisse der letzten Jahre und damit den Grad des von der Centralbahn erlangten Wohlstandes endgültig berücksichtigt und der Vertrag vom 10. Februar 1897 gibt der Centralbahn als Verstaatlichungspreis die Kapitalisation der während der letzten Jahre erzielten Reinerträge. Der Verstaatlichungspreis sichert den Antheilhabern der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft die Kapitalisation zu 3 % des Gewinnes von 30 Frcs. für die längste Dauer der Konzessionen. Der Verwaltungsrath hat dieses Ergebniss von Beginn der Verhandlungen im Jahre 1895 an den Antheilhabern gesichert, während er weder den Preis, den der Staat bewilligen würde, noch die Forderungen der anderen Genossenschafter als der Ostbelgischen Gesellschaft voraussehen konnte. Der Rest des vom Staate gezahlten Preises, gemäss dem Vertrage mit der Ostbelgischen Gesellschaft getheilt und unter Hinzufügung des Werthes der nicht in die Uebergabe einbegriffenen Vorräthe und in der Anfertigung begriffenen Gegenstände, wird für die Bedürfnisse der Auflösungsverwaltung ausreichen und vielleicht noch die den Antheilhabern zustehende Summe vermehren. In die vom Verwaltungsrath verlangte Festsetzung einer Vertragsbestimmung wegen Uebernahme der Gesellschaftsbeamten in den Staatsdienst hat der Eisenbahnminister nicht gewilligt, dagegen wiederholt versichert, dass er alle in den Rahmen des Staatsbahndienstes passenden Beamten unter denselben Bedingungen, wie sie bei allen ähnlichen Verstaatlichungsfällen angewendet worden sind, übernehmen werde.

Die Ostbelgische Gesellschaft hat selbst ihren Verstaatlichungsvertrag mit dem Staate geschlossen. Ueber die Verhandlungen mit den Gesellschaften Aachen-Mastricht und Entre Sambre et Meuse wird näheres in dem Bericht der Ostbelgischen Gesellschaft mitgetheilt werden. Die Gesellschaft Antwerpen-Rotterdam konnte dem Staate nur den Betrieb der Linie Landen-Hasselt, welche der Gesellschaft Tournai-Jurbise gehört, überlassen; der Rückkauf der Konzession muss ausserhalb des Vertrages durch den Staat auf seine Kosten und Gefahr durch einen festen Abzug von 2 937 427,50 Frcs., den er vom Gesammt-Verstaatlichungspreis macht, erfolgen. Bezüglich der Gegenseitigen Gesellschaft ist ebenfalls auf den Bericht der Ostbelgischen Gesellschaft zu verweisen.

Die Lage der Ostbelgischen Gesellschaft verdient einige besondere Erklärungen. Nach dem Vertrage von 1871 theilte die Ostbelgische mit der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft im Verhältniss von 0,444 die durch die Grosse Centralbahn erzielten Reinerträge nach allen festgesetzten Abzügen zu Gunsten der anderen betheiligten Gesellschaften und zu Gunsten von Antwerpen-Rotterdam behufs Entlohnung des von ihr auszuführenden Betriebes. Daher ist der Staat im Jahre 1895 direkt mit der Ostbelgischen wie mit der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft in Unterhandlungen getreten. Bevor letztere mit dem Staat weiter verhandelte, verständigte sie sich mit der Ostbelgischen Gesellschaft über den Ankaufspreis. Nicht immer hat seit 1871 das vollkommenste Einvernehmen zwischen den beiden Gesellschaften geherrscht. Daher war die durch jenen Vertrag eingerichtete Aufsichtsstelle, der Generalausschuss, an dem Vertreter der Ostbelgischen Gesellschaft theilnehmen sollten, seit einer Reihe von Jahren nicht in Wirksamkeit; die Grosse Centralbahn wurde durch den Betriebsausschuss, der nur aus den Vertretern der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft bestand, verwaltet. Daher wurden die von Antwerpen-Rotterdam aufgestellten Jahresrechnungen der Grossen Centralbahn seit vielen Jahren von der Ostbelgischen Gesellschaft nur unter Vorbehalt angenommen. Ein bedeutender, sich auf mehrere Millionen belaufender Rechtsstreit schwebt noch jetzt zwischen der Ostbelgischen und der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft; erstere verlangt namentlich ihren Antheil, 0,444, an den Betriebsmitteln und besonders an den Dampfbooten, die zur Ueberschreitung des Moerdyck dienten und ferner an den Betriebsmitteln der eigentlichen Linie Antwerpen-Rotterdam. Dieser Streit ist durch den Vertrag mit der Ostbahn beigelegt.

Schon vor den gegenwärtigen Verhältnissen, am 7. Februar/9. April 1888 war gegenüber den für die Uebernahme der Grossen Centralbahn eröffneten Verhandlungen ein Einvernehmen zwischen den Vorsitzenden der Verwaltungsräthe beider Gesellschaften, Stoclet und Viktor Tesch, erzielt worden, um den jeder von ihnen im Fall der Verstaatlichung zukommenden Antheil zu regeln; hiernach sollten auf die Verstaatlichung die im Vertrage vom 17. Juni 1871, Art. 2, 3 und 19 für die Dauer des Betriebes sowohl zum Zwecke der Einstellung des Betriebes als auch zum Zwecke der Auflösung der Grossen Centralbahn nach Ablauf der Konzessionen gegebenen Bestimmungen maassgebend sein. Aber die Lage ist nicht mehr dieselbe und heute wäre diese Vertheilung zu ungünstig für Antwerpen-Rotterdam gewesen und der Verwaltungsrath suchte für ihren Antheil die Genehmigung die Ergebnisse des am 31. Dezember 1895 abgeschlossenen Betriebsjahres zu erlangen; zu diesem Zeitpunkt war nach dem ersten Vertrage mit dem Staat die Uebergabe festgesetzt. Die Ostbelgische Gesellschaft begriff, dass das eine Bedingung war, von der Antwerpen-Rotterdam nicht abgehen konnte, und am 3. Dezember 1895 wurde ein Einvernehmen über die Vertheilungsgrundlagen erzielt.

Nach diesem Vertrage müssen von dem nach Befriedigung der übrigen an der Grossen Centralbahn betheiligten Gesellschaften verbleibenden Verstaatlichungspreis zunächst die Antwerpen-Rotterdamer Schuldverschreibungen zum Nennwerth zurückgezahlt werden; alsdann ist an Antwerpen-Rotterdam eine Summe zu zahlen, welche in ihrem Werth den 74 Jahreszahlungen von 30 Frcs. (Betrag des letzten Gewinns) für jedes der 93 640 Stamm-Antheilscheine sowie den 74 Jahreszahlungen von je 17,50 Frcs. für jeden der 360 Gewinn-Antheilscheine der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahngesellschaft entspricht. Von dem dann verbleibenden Verstaatlichungspreis sollen zunächst die Ostbelgischen Schuldverschreibungen zum Nennwerth zurückgezahlt werden; alsdann ist der Ostbelgischen Gesellschaft eine Summe zu überweisen, die in ihrem Werth den 49 Jahreszahlungen des Zins- und Gewinnbetrags für jede der 330 gewährleisteten Ostbelgischen Antheilscheine entspricht; endlich ist an die Ostbelgische Gesellschaft eine Summe zu zahlen, die dem gegenwärtigen Werth von 74 Jahreszahlungen von 30 Frcs. für jede der 40 260 Antheilscheine dieser Gesellschaft entspricht. Sollte dann noch ein Ueberschuss verbleiben, so ist er gleichmässig unter die vereinigten 134 260 Antheilscheine der Antwerpen-Rotterdamer und der Ostbelgischen Gesellschaft zu theilen, was die 1871 und 1888 festgesetzten Vertheilungsgrundlagen bedeutend zu Gunsten der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft ändert, indem es deren Antheil von 556 ‰ auf etwa 70 % bringt.

Die ausserordentliche Hauptversammlung der Ostbelgischen Eisenbahngesellschaft fand am 30. März d. J. statt; der ihr erstattete, in der Sitzung des Verwaltungsraths vom 20. März d. J. festgestellte Bericht führt u. a. folgendes aus: ein erster am 31. Dezember 1895 unterzeichneter Vertrag mit dem Staate hatte den Verstaatlichungspreis der Grossen Centralbahn auf 266 615 000 Frcs. festgesetzt, einschliesslich 22 000 000 Francs für Fahr- und andere Betriebsmittel sowie 29 000 000 Francs für die 1880 ausgeführte Verstaatlichung der Linien

Antwerpen-Moerdyck-Breda. Da sich die Werthbemessung dieser Linien nicht auf gütlichem Wege ausführen liess, so hatte sich zwischem dem Staat und der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft ein Streit vor den Gerichten entsponnen, der bisher keine Lösung gefunden hat. Vom Beginn der Verhandlungen an waren die drei Betheiligten grundsätzlich einig, dass dem Verstaatlichungspreis einerseits die Bestimmungen des Bedingnisshefts vom 20. Februar 1866 und andererseits die mittlere Dauer der verschiedenen Konzessionen zu Grunde zu legen seien; so war man zu der Summe von 266 615 000 Frcs. gekommen. Nach dem Vertrage vom 31. Dezember 1895 verpflichtete sich die Verwaltung der Grossen Centralbahn, den Betrieb für Rechnung des Staats vom 1. Januar 1896 ab fortzusetzen, da auch die Verstaatlichungssumme von diesem Zeitpunkt ab Zinsen tragen sollte. Die Belgische Regierung übernahm es, mit den ausländischen Regierungen wegen Uebernahme der ausserhalb Belgiens gelegenen Strecken zu unterhandeln, während die Vertreter der Antwerpen-Rotterdamer und der Ostbelgischen Gesellschaft die Zustimmung der an der Grossen Centralbahn betheiligten Gesellschaften herbeiführen sollten. Die Regelung der für Uebernahme der ausländischen Strecken zu empfangenden oder zu zahlenden Summen sollte durch den Belgischen Staat für seine Rechnung erfolgen. Dieser Vertrag vom 31. Dezember 1895 lief am 30. Juni 1896 ab; da man zu diesem Zeitpunkt die Zustimmung der ausländischen Regierungen sowie der betheiligten Gesellschaften noch nicht erzielt hatte, so wurde der Vertrag bis zum 31. Dezember 1896 verlängert.

Im Laufe der Unterhandlungen zwischen der Belgischen und Preussischen Regierung wegen Uebernahme der in Preussen gelegenen Strecke der Aachen-Mastrichter Bahn erhob die Preussische Regierung einen Anspruch, auf den man nicht gefasst sein konnte; sie verlangte nämlich die Bezahlung einer bedeutenden Summe als Beitrag der Grossen Centralbahn zu den in kurzem von ihr auszuführenden Vergrösserungsbauten der Aachener Bahnhöfe. Die Belgische Regierung erklärte, dass sie nicht eine Ausgabe übernehmen könne, die nicht bei den Abmachungen der Parteien berücksichtigt war. Der Anspruch der Preussischen Regierung wurde lebhaft bestritten, aber da diese erklärte, dass sie jede Uebernahme der Konzession Aachen-Mastricht, so lange sich nicht die Betheiligten zuvor zu einem Beitrag zur Vergrösserung der Aachener Bahnhöfe verpflichteten, verweigern würde, und nachdem sie ihre Beitragsforderung auf 2 500 000 Frcs. ermässigt hatte, glaubten die Vertreter der beiden Gesellschaften nachgeben zu sollen. Sie willigten also, um der Belgischen Regierung ein Einvernehmen zu erleichtern und um das endgültige Scheitern der Verhandlungen zu verhüten, in die Bezahlung von 1 000 000 Frcs., während der Rest von dem Belgischen Staate getragen werden sollte. Der Verstaatlichungpreis wurde demnach auf 265 615 000 Francs herabgesetzt.

Da die Belgische Regierung am 31. Dezember 1896 ihre Verhandlungen noch nicht beendet hatte, so verlangte sie eine neue Fristverlängerung bis zum 30. Juni d. J.; die Vertreter der beiden Gesellschaften bewilligten diese Verlängerung unter der Bedingung, dass die Grosse Centralbahn über ihre Betriebserträge für 1896 verfügen könne. Die Regierung wollte diese Aenderung annehmen, wenn dagegen der Verstaatlichungspreis um den Betrag einer Jahreszahlung, also 1 295 000 Frcs. vermindert würde. Da der Verwaltungsrath der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft beschloss, kein neues Opfer zu bringen, so wäre der Abbruch der Verhandlungen unvermeidlich gewesen, wenn nicht die Ostbelgische Gesellschaft die vom Staate verlangten 1 295 000 Frcs. auf ihre ausschliessliche Rechnung genommen hätte; gegen gewisse Entschädigungen willigte deren Verwaltungsrath darin. Es wurde dann am 10. Februar d. J. ein neuer endgültiger Vertrag abgeschlossen, der den Verstaatlichungspreis auf 264 320 000 Frcs. festsetzt.

Nach Art. VIII soll die Zahlung in folgender Weise stattfinden: 1. Der Staat behält eine Summe von 75 418 375 Frcs. zurück, verpflichtet sich dagegen, die vor dem 1. Januar 1897 noch nicht zur Tilgung ausgeloosten Antwerpen-Rotterdamer und Ostbelgischen Schuldverschreibungen zu verzinsen und zu tilgen und zugleich den Inhabern dieser Schuldverschreibungen deren Rückzahlung in baar zum Nennwerth anzubieten. 2. Der Staat behält eine Summe von 2 937 427,50 Frcs. zurück, vermittelst deren er den Betrieb und die Verstaatlichung der Linie Landen-Hasselt auf seine Kosten und Gefahr übernimmt. Der Rest von 185 964 197,50 Frcs. wird in Schuldverschreibungen der 3 % Belgischen Staatsschuld, mit Zinsscheinen vom 1. Januar 1897, zum Nennwerth innerhalb vier Monaten von Veröffentlichung des den Vertrag genehmigenden Gesetzes ab gezahlt. Diese Schuldverschreibungen sind in folgender Weise auszugeben: 1. 29 350 000 Frcs. an die Eisenbahngesellschaft Entre Sambre et Meuse, 2. 20 000 000 Frcs. an die Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft, und 3. 136 614 197,50 Frcs. an die Antwerpen-Rotterdamer und die Ostbelgische Eisenbahngesellschaft; diese beiden Gesellschaften verpflichten sich, davon an die Gegenseitige Eisenbahngesellschaft, welche als Rechtsnachfolgerin der Nordbelgischen Eisenbahngesellschaft die Konzessionen der Linien Löwen-Herenthals und Turnhut-Tilburg besitzt, den ihr zukommenden Preis zu bezahlen. Ausserdem behält der Staat von den den beiden Gesellschaften zu übergebenden Schuldverschreibungen bis zu 1 Million zurück, um die Uebergabe der Grunderwerbsurkunden für die verstaatlichten Bahnen sicherzustellen.

Die Vertheilung des Verstaatlichungspreises zwischen der Antwerpen-Rotterdamer und der Ostbelgischen Gesellschaft ist im Bericht der ersten Gesellschaft angegeben. Für die ausschliesslich von der Ostbelgischen Gesellschatt zu tragenden 1 295 000 Frcs. soll diese in folgender Weise entschädigt werden: Zunächst sollte sie einen entsprechenden Antheil von den Gesellschaften Aachen-Mastricht und Entre Sambre et Meuse erhalten, da namentlich die letztere wegen der aus der Verstaatlichung zu ziehenden Vortheile daran besonderes Interesse hat; die Aachen-Mastrichter Gesellschaft erkannte die Billigkeit des Verlangens ohne weiteres an und willigte in eine Ermässigung des ihr zustehenden Preises um 215 000 Frcs., die Gesellschaft Entre Sambre et Meuse lehnte dagegen die Forderung rundweg ab. Ferner soll die Ostbelgische Gesellschaft den von der Grossen Centralbahn 1896 erzielten Betriebsertrag erhalten, nachdem davon die Betriebsausgaben, die Tilgung der Antwerpen-Rotterdamer und der Ostbelgischen Schuldverschreibungen, die Bezahlung von 30 Frcs. Gewinn an die Antwerpen-Rotterdamer und von 22 Frcs. Gewinn an die Ostbelgischen Antheilscheine, endlich die Abschreibung der Anlagekosten bestritten ist. Endlich sollen der Ostbelgischen Gesellschaft die Ermässigung der gemeinsamen Lasten infolge der 1846 erfolgten Tilgung von Schuldverschreibungen, sowie der Umstand zu Gute kommen, dass für die Linien Löwen-Herenthals, Turnhut-Tilburg und für die Werkstätte in Löwen eine Jahreszahlung weniger zu kapitalisiren ist.

Der Vertrag vom 31. Dezember 1895 legte den Vertretern der Antwerpen-Rotterdamer und der Ostbelgischen Gesellschaft die Pflicht auf, von jeder der an der Grossen Centralbahn betheiligten Gesellschaften die Zustimmung zur Verstaatlichung des ganzen Netzes zu erlangen. Verhandlungen wurden sofort angeknüpft und bereits am 26. Februar 1896 wurde der Vertrag mit der Aachen-Mastrichter Gesellschaft abgeschlossen. Der Verstaatlichungspreis von 20 Millionen Francs stellt die Kapitalisirung der der Gesellschaft auf Grund des Betriebsvertrages vom 19./29. April 1867 zu zahlenden Rente sowie die Abschätzung des Werthes der ihr nach Ablauf dieses Vertrages zustehenden Betriebsmittel dar.

Die Verhandlungen mit der Eisenbahngesellschaft Entre Sambre et Meuse waren langwierig. Man musste sich in ungerechtfertigte Forderungen fügen, wollte man nicht jede Abmachung vereiteln. Die Vertreter der Antwerpen-Rotterdamer und der Ostbelgischen Gesellschaft schätzten den Werth der Eisenbahn Entre Sambre et Meuse nach der auf Grund des Betriebsvertrages vom 30. März 1864 und des Zusatzvertrages vom 25. März 1870 zu zahlenden jährlichen Pacht. Diese besteht aus einer festen Summe von 1 Million Francs, die sich von 1904 auf 850 000 Frcs. ermässigt, aus einer Entschädigung von 35 000 Frcs. für die Verwaltung und unter Umständen aus einem Antheil an gewissen Reinerträgen der Grossen Centralbahn. Ausserdem hat die Gesellschaft Entre Sambre et Meuse nach Ablauf des Betriebsvertrages, also am Ende der Konzession, Anspruch auf $^{17}/_{97}$ des Werthes der Betriebsmittel und Ausstattung der Grossen Centralbahn. Wenn man den veränderlichen Antheil an den Reinerträgen nach einem alle vernünftige Voraussicht übersteigenden Satze veranschlagt und für Auflösungskosten eine Summe von 350 000 Frcs. bewilligt, so ergibt die Berechnung des Werthes 24 066 000 Frcs. Die Vertreter der Antwerpen-Rotterdamer und Ostbelgischen Gesellschaft haben vor dieser Summe nicht stillgestanden und, um der Gesellschaft Entre Sambre et Meuse die Auflösung unter vortheilhaften Bedingungen zu gestatten, ihr eine genügende Summe geboten, um alle Antheilscheine und Schuldverschreibungen zum Nennwerth zurückzuzahlen, nämlich 26 346 280 Frcs. nebst 350 000 Frcs. an Auflösungskosten, sodass sich das Gebot rund auf 26 700 000 Frcs. stellte.

Auf dieses Gebot antwortete die Gesellschaft Entre Sambre et Meuse mit übertriebenen Ansprüchen und verlangte zunächst die riesige Summe von 34 Millionen Francs, indem sie als einzige Begründung anführte, dass sie auf die gleichen Vortheile wie Antwerpen-Rotterdam und Ostbelgische Anspruch habe, während die geltenden Verträge der Gesellschaft Entre Sambre et Meuse nur einen ganz geringen Antheil an den Reinerträgen der Grossen Centralbahn geben und sie aus diesem Grunde erst seit einigen Jahren eine unbedeutende Summe erhalten hat. Nichts lässt erwarten, dass es in Zukunft anders sein wird; man darf eben nicht vergessen, dass der Betriebs-Reinertrag der Grossen Centralbahn zu einem bedeutenden Theil aus den Betriebserträgen der Linie Antwerpen-Gladbach erwächst. Nun hat sich die Gesellschaft Entre Sambre et Meuse

freiwillig von jeder Theilnahme an diesen Reinerträgen ausgeschlossen, da sie beim Bau dieser Linie jede Betheiligung an den Ausgaben verweigerte. Sie hat von ihrem Rechte Gebrauch gemacht, das Wagniss dieser Unternehmung nicht mitzutragen; sie kann also heute nicht einen Theil des Gewinnes beanspruchen. Daher veranlassten die unerwarteten Forderungen der Gesellschaft Entre Sambre et Meuse die Vertreter der beiden Gesellschaften, die Regierung zu benachrichtigen, dass sie sich genöthigt sähen, die Verhandlungen aufzugeben. Neue Verhandlungen fanden alsdann unter Vermittelung des Eisenbahnministers statt und schliesslich einigte man sich auf die Gesammtsumme von 29 350 000 Frcs. einschliesslich der Entschädigung des Verwaltungsrathes und der Auflösungskosten.

Endlich blieb noch die der Gegenseitigen Eisenbahngesellschaft zu zahlende Summe festzusetzen; diese besitzt als Rechtsnachfolgerin der Nordbelgischen Eisenbahngesellschaft die Konzessionen Löwen-Herenthals und Turnhut-Tilburg und hat zugleich der Antwerpen-Rotterdamer und der Ostbelgischen Gesellschaft zum Bau der Werkstätten von Löwen ein Darlehen von 1 Million Francs gegeben. Auf Grund der verschiedenen Verträge erhält die Gegenseitige Gesellschaft: 1. eine Jahreszahlung von 263 527,60 Frcs. für die Linie Löwen-Herenthals, 2. eine Jahreszahlung von 166 026,56 Frcs. für die Linie Turnhut-Tilburg, 3. eine Jahreszahlung von 62 500 Frcs. auf 90 Jahre zur Rückzahlung des Dahrlehens von 1 Million. Die Verträge für den Vertrieb der Linien Löwen-Herenthals und Turnhut-Tilburg gelten für die ganze Konzessionsdauer, abgesehen vom Falle der Verstaatlichung. Gegenüber dieser Bestimmung muss der der Gegenseitigen Gesellschaft für die beiden Linien zu zahlende Preis auf Grund der in den Betriebsverträgen festgesetzten Jahreszahlungen berechnet werden. Da dieser Punkt streitig ist und gewisse Verwaltungsräthe der Gegenseitigen Eisenbahngesellschaft zugleich Verwaltungsräthe der Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft sind, so hat deren Verwaltungsrath die Vertreter der Ostbelgischen Gesellschaft ersucht, auch die Antwerpen-Rotterdamer Gesellschaft zu vertreten, da die Interessen beider Gesellschaften in dieser Angelegenheit gleich sind. Die Gegenseitige Gesellschaft behauptet, dass die Bestimmung, nach der im Falle der Verstaatlichung die Betriebsverträge erlöschen, nicht anwendbar ist, weil die Uebernahme, wenn die Gegenseitige Gesellschaft von ihrem Rechte Gebrauch machend, die Bestätigung des Vertrages vom 10. Februar 1897 verweigerte, nicht erfolgen könne. Da die Vertreter der Ostbelgischen Gesellschaft diese Ansicht nicht theilen, so ist man, um die Verwirklichung des Vertrages nicht zu hindern, übereingekommen, dass die Gegenseitige Gesellschaft unter Vorbehalt ihrer Rechte in die Verstaatlichung einwilligt, während die Auflösungsverwaltung mit ihr ein den Hauptversammlungen der betheiligten Gesellschaften zu unterbreitendes Uebereinkommen treffen soll; kommt dieses nicht zustande, so ist der Streit durch die Gerichte oder Schiedsrichter zu entscheiden. Bis zur Lösung der Frage erhält die Gegenseitige Gesellschaft von den beiden anderen die in den Verträgen festgesetzte Pacht.

Den Kammern wird der betreffende Gesetzentwurf, der nicht weniger als 300 bis 400 Seiten Text umfassen wird, vor Juni d. J. vorgelegt werden.

Bücherschau.

Dr. G. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht. XIII. Band 3. Heft. Breslau. J. U. Kern's Verlag. 1897.

Die bevorstehende Entscheidung in der Schweizerischen Bahnrückkaufsfrage hat eine ausführliche geschichtliche Entwickelung und Kritik der einschlägigen rechtlichen und politischen Verhältnisse durch Friedrich Volmar, mitgetheilt durch Professor Dr. Zeerleder in Bern, veranlasst (S. 269—286). Dem Schweizerischen Rechte gehört ferner die im dritten Hefte abgedruckte vergleichende Studie des Appell-Gerichtsrath Dr. Christ in Basel an, der die Unterschiede des im Anschluss an das Internationale Uebereinkommen geänderten Transportgesetzes nebst Zusätzen und Anhängen gegenüber diesem Uebereinkommen zusammenstellt. Die zahlreichen Entscheidungen über das Wegebaurecht beweisen, welche Schwierigkeiten das Zusammenstossen dieses mit dem Eisenbahnrecht im praktischen Leben bietet; die Ersetzung der Uebergänge in gleicher Höhenlage durch Ueber- oder Unterführungen hat diese Schwierigkeiten noch erhöht. In einer S. 263—268 mitgetheilten Abhandlung hat Oberregierungsrath Dr. Schelcher die wesentlichen Grundsätze für Sachsen zusammengestellt. Eine gleichartige Darstellung des Preussischen sowie der anderen bedeutenderen Rechtsgebiete dürfte hierdurch angeregt und sehr erstrebenswerth erscheinen.

Die Entscheidungssammlung ist eine umfangreichere als in den früheren Heften, unter den 67 Urtheilen haben solche Französischer und Belgischer Gerichte in grösserer Zahl Aufnahme gefunden. Aus der Deutschen Praxis seien nur einige wenige Rechtsgrundsätze mitgetheilt:

1. Die Verletzung durch Glas, das beim Putzen des Glasdaches auf den Bahnsteig fällt, gibt als Unfall bei dem Betriebe den im Haftpflichtgesetze vorgesehenen Ersatzanspruch. Urth. d. O.-L.-G. Breslau vom 10. April 1896 (S. 217).

2. Das Anfassen der Wagenthür oder deren Rahmen enthält an sich eine Nachlässigkeit, welche die Einrede des eigenen Verschuldens des Verletzten nach § 1 Haftpflichtgesetzes begründet, da der Verletzte bei einiger Vorsicht die Möglichkeit des Zuschlagens der Thüre und der Verletzung dabei voraussehen konnte. Urth. d. Reichsger. v. 30. Juni 1896 (S. 238).

3. Zu den Beamten im Sinne der § 332 St.-G.-B., §§ 66, 68 Betr.-Ordn. sind auch die Bediensteten von Privatbahnen zu rechnen, sofern sie die Bahnpolizei ausüben. (Bestechung der Schaffner der H. L.-Bahn ist Beamtenbestechung.) Urth. d. Reichsger. v. 28. August 1896 (S. 248).

Personalnachrichten.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Zu Abtheilungsingenieuren sind ernannt: die Staatsbaupraktikanten Karl Hager beim Oberbahnamt in Nürnberg, Anton Wöhrl und Simon Baumgärtner bei der Generaldirektion, Karl Göckel beim Oberbahnamt in Würzburg, Friedrich Käppel beim Oberbahnamt in Weiden, Josef Schimpfle bei der Eisenbahnbausektion in Straubing, Georg Schmid bei der Generaldirektion, Friedrich Höchstetter bei der Eisenbahnbausektion in Oberdorf b. B., Gustav Lang bei der Eisenbahnbausektion in Bayreuth, Franz Eisert bei der Eisenbahnbausektion in Amberg und Theodor Vogt beim Oberbahnamt in München.

Sächsische Staatseisenbahnen.

Der Betriebsdirektor von Schönberg wurde zum Finanzrath und Mitglied der Generaldirektion, der Baurath Schönleber, Betriebsinspektor in Dresden-N., zum Betriebsdirektor daselbst ernannt.

Zu Betriebsinspektoren sind ernannt: bei der Betriebsoberinspektion Dresden-N. der Bauinspektor Siegel in Bautzen und bei der Betriebsoberinspektion Leipzig II der Bauinspektor Rühle von Lilienstern in Dresden-N.

Zu Bauinspektoren sind ernannt: bei der Bauinspektion Flöha der Regierungs-Baumeister Bahse in Chemnitz, beim Sektionsbüreau Nossen der Regierungs-Baumeister Richard Leonhard Müller bei der Betriebsoberinspektion Leipzig II, beim Bahnbüreau Hohenstein-E. der Regierungs-Baumeister Reinhold.

Versetzt sind: die Bauinspektoren Gallus beim Sektionsbüreau Wilsdruff zum Sektionsbüreau Chemnitz, Gruner in Döbeln zur Bauinspektion Dresden-N. II, Heckel beim Sektionsbüreau Nossen nach Chemnitz II, Scheibe in Flöha nach Zwickau II, Schimmer in Zwickau nach Döbeln II und Täubert beim Sektionsbüreau Waldheim nach Bautzen, die Regierungs-Baumeister Claussnitzer beim Sektionsbüreau Schönheide zum Sektionsbüreau Chemnitz und Sonnenberg beim Sektionsbüreau Oberwiesenthal zum Sektionsbüreau Wilsdruff.

Der Betriebsoberingenieur Dr. phil. Fritzsche ist in den Ruhestand getreten.

Der Baurath Ehrhardt, Maschineninspektor in Leipzig, ist gestorben.

Aus dem Oesterreichischen Eisenbahnministerium.

Der Kaiser hat mit Entschliessung vom 7. d. Mts. den mit dem Titel und Charakter eines Hofraths ausgezeichneten Generaldirektionsrath der Oesterreichischen Staatsbahnen, Ferdinand Titze, zum Ministerialrath extra statum, den mit dem Titel eines Hofraths ausgezeichneten Staatsbahndirektor Alfred Ritter von Deyma zum Ministerialrath und den Oberinspektor der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, Theodor Rühl, zum Oberbaurath im Eisenbahnministerium, ferner den Oberinspektor der Oesterreichischen Staatsbahnen und Staatsbahndirektor-Stellvertreter in Stanislau, Cäsar von Festenburg, zum Staatsbahndirektor in der VI. Rangklasse bei gleichzeitiger taxfreier Verleihung des Titels eines Regierungsrathes an denselben ernannt.

K. K. priv. Südbahn.

Der bisherige Generalsekretär der Südbahn, Herr Dr. Adolf Schiff, übernimmt auf Wunsch der Verwaltung vom 1. Juli d. J. ab die prozessuale und konsultative Vertretung der Gesellschaft. Da der Umfang dieser Geschäfte es unmöglich macht, dieselben neben den Funktionen des Generalsekretärs zu versehen, so hat der Verwaltungsrath in seiner Sitzung vom 8. d. Mts. die Pensionirung des Herrn Dr. Schiff genehmigt und zugleich den Beschluss gefasst, vom obengedachten Zeitpunkte ab die Agenden des Generalsekretariates mit jenen der finanziellen Direktion unter der Leitung eines administrativen Direktors zu vereinen. Zum administrativen Direktor wurde der bisherige finanzielle Direktor, Herr Dr. Alfred Kaizl, ernannt. Der letztere gilt als eine der ersten Autoritäten auf dem finanziellen Gebiete der Eisenbahnverwaltung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Russischer Grenzverkehr. Berichtigung. In dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tarif Theil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.), für den obenbezeichneten Verkehr ist die Schnitttafel B auf Seite 18 wie folgt zu berichtigen:

Kilometer	Gruppen-Nr.	Vom Schnittpunkte nach	a Getreide etc.	b Mais	c Kleie etc.
			für 100 kg in Pfennig		
790	I	Traunstein .	233	210	230
812	I	Trostberg .	243	216	—

Wien, am 11. April 1897. (849)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Ausnahmetarif F für Holzstoff und Holzzellstoff des Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarifs sind die durch Verschiebungen beim Druck entstandenen Fehler von Mallmitz ab, wie folgt, zu berichtigen:

Von	nach Stettin	nach Swinemünde
Mallmitz	0,62	0,82
Merzdorf	0,86	1,05
Ober-Leschen . . .	0,65	0,85
Petersdorf (Riesengebirge)	0,85	1,04
Rosenau in Schlesien	0,83	1,02
Siegersdorf	0,69	0,89
Stahlhammer . . .	1,07	1,30
Tarnowitz	1,10	1,32
Wartha	0,98	1,18
Ziegenhals	1,04	1,27

Breslau, den 9. April 1897. (850)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Haltestelle Eilendorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Köln, den 12. April 1897. (851)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Eilendorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln mit den für Eschweiler-Aue bestehenden Frachtsätzen und Kilometern in den Ausnahmetarif Nr. 1 für Holz des Tarifs vom 1. Oktober 1896 des obenbezeichneten Güterverkehrs aufgenommen.

Auskunft ertheilt die Station Eilendorf.
Köln, den 12. April 1897. (852)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Heft Nr. 4 vom 1. Oktober 1895. Theil II Heft Nr. 6 vom 1. Dezember 1895. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Süddeutscher Güterverkehr. Theil II Heft Nr. 2 vom 1. September 1886. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. kommen für die Beförderung von Aceton nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Zwischen Ungvár, Station der K. Ungarischen Staatseisenbahnen und	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg	10 000 kg
	pro Wagen und Frachtbrief	
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen		
Konstanz	7,75	6,50
Petershausen i. Baden	7,77	6,52
Station der Kgl. Preussischen u. Grossh. Hessischen Eisenbahndirektion Mainz		
Mombach	8,42	7,17

München, im April 1897. (853)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Im Wechselverkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Cassel, Erfurt, Halle, Hannover, Magdeburg und Münster, der Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Halberstadt-Blankenburger und der Farge-Vegesacker Eisenbahn einerseits und den Stationen der Lübeck-Büchener und der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn andererseits wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif), unter Beibehaltung der Ziffern 1 bis 4 auf folgende Artikel ausgedehnt:

„5. Brennstoffe des Spezialtarifs III, folgende:
- a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt.
  (Wegen Steinkohlen, Braunkohlenbrikets usw. siehe die besonderen Ausnahmetarife).
- b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt; Holzkohlenbrikets, unverpackt.
  (Holzkohlenbrikets, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen gehören zu den Gütern des Spezialtarifs II).
- c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.

6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt.

Für Gaskoks gelten hinsichtlich des zur Berechnung zu ziehenden Gewichts dieselben Bedingungen wie für Rüben des Spezialtarifs III.

Hannover, den 10. April 1897. (854)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahn - Verband. 1. Heft. Saarbrücken - Württembergischer Güterverkehr. Im Tarif vom 1. Mai 1896 sind mit sofortiger Wirkung folgende Ergänzungen bezw. Druckfehler - Berichtigungen vorzunehmen:

Seite 5. Der Anstoss - Frachtsatz für Metzingen-Dettingen b. Urach in Wagenladungsklasse A 1 ist von 0,09 ℳ auf 0,04 ℳ abzuändern.

Seite 6. In der zweiten Reihe des zweiten Absatzes der Ziffer 6 der Vorbemerkungen ist hinter dem Wort: „Milch“ einzuschalten: „frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken“.

Seite 29. Die Entfernung Thalhausen b. Rottweil - Bons ist von 393 auf 293 km und

Seite 42 die Entfernung Friedrichshafen-Argenthal von 268 auf 468 km abzuändern.

Seite 51. Der Frachtsatz der Wagenladungsklasse A 1 Tettnang-König ist von 3,15 ℳ auf 3,14 ℳ und

Seite 52 derjenige des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter Tettnang-Oberstein von 4,10 ℳ auf 4,00 ℳ zu berichtigen.

Stuttgart, den 10. April 1897. (855)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Glas, Porzellan und Thonwaaren aller Art in beliebiger Verpackung treten am 15. April 1897 folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Hermsdorf-Klosterlausnitz (Direktionsbezirk Erfurt) nach	Frachtstückgut	5 000 kg	10 000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes		
Bern	1 119	585	449
Langenthal	1 039	519	390
Olten	1 005	492	365
Genf	1 347	764	617
Lausanne	1 266	699	557
Neuchâtel	1 140	599	464
Vevey	1 298	725	580

Karlsruhe, den 11. April 1897. (856)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Am 15. April d. J. treten direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b für die Beförderung von Holz von Ebensee nach einzelnen Stationen der Sächsischen und Preussischen Staatsbahnen in Kraft. Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Dresden, den 14. April 1897. (857)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 10. April 1897 ab werden Steinkohlen und Koks von den Stationen Hostenbach, Kochern und Spittel der Reichseisenbahnen nach Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken zu den Sätzen des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Rohstofftarif) des Südwestdeutschen Verbandes abgefertigt.

Strassburg, den 9. April 1897. (858)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ost-Nordwest Oesterreichischer Eisenbahnverband. Einführung des neuen Tarifes, Theil II, Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1897 tritt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 2 für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), dann der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, a. priv. Buschtěhrader

Eisenbahn, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Niederösterreich und Schlesien), K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft und K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Oesterr. Linien) andererseits in Kraft.

Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes wird das vom 1. Januar 1894 gültige Tarifheft 2 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes sammt den Nachträgen I—VII aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 4 Kronen für das Stück erhältlich.

Wien, am 12. April 1897. (859)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr. Mit dem 1. Juni d. J. werden die Tarifsätze für den Verkehr zwischen Breslau und Nürnberg C. B. über Hof-Marktredwitz/Bayreuth, ferner die einfachen Fahrpreise für alle Züge zwischen Annaberg und Coburg über Hof-Flöha-Lichtenfels, die Hunde-Kartenpreise zwischen Leipzig, Bayerischer Bhf. und Coburg und Sonneberg über Hof, die Militär-Fahrpreise zwischen Leipzig Bayerischer Bhf. und Tübingen und zwischen Berlin Anh. Bhf. und Stuttgart über Hof-Bamberg/Marktredwitz-Nürnberg um geringe Beträge erhöht. Ferner werden die bisherigen Rückfahrkarten III. Klasse zwischen Breslau und Nürnberg über Hof-Marktredwitz/Bayreuth für alle Züge, auf Bayerischer Strecke für Personenzüge gültig, aufgehoben und durch solche für alle Züge mit wahlweiser Gültigkeit über Bamberg oder Marktredwitz oder Bayreuth ersetzt.

Die direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen Breslau und Regensburg über Görlitz-Dresden-Plauen-Eger wird wegen mangelnder Benutzung aufgehoben.

Erfurt, den 15. April 1897. (860)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

4. Generalversammlungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Aktionäre zur 31. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 25. Mai 1897, um 11 Uhr Vormittags in Wien im Festsaale des Wiener kaufmännischen Vereines, I. Johannesgasse Nr. 4, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1896;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1896 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Aenderung des Pensionsstatuts (§§ 4 und 25);
5. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern;
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1897.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Aktien bis längstens Sonnabend, den 24. April l. J., Mittags 12 Uhr in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1897. (861)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt!

5. Verdingungen.

Main-Neckarbahn. Vergebung von Kupferplatten zu Feuerbüchsen. Der Bedarf von Kupferplatten zu Feuerbüchsen für 2 Lokomotiven soll durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen können bei dem Hauptmagazins-Verwalter hier eingesehen und auch auf frankirte Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Die Angebote auf diese Lieferung, enthaltend den Grundpreis für 100 kg und die für die verschiedenen Aufbüge, Absetzungen, aussergewöhnliche Dimensionen usw. erforderlichen Ueberpreise franko Main-Neckar-Bahnhof Darmstadt, sind bis zum Sonnabend, den 24. April 1897, Vormittags 10 Uhr versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Kupferplatten zu Feuerbüchsen" an den Hauptmagazins-Verwalter der Main-Neckarbahn in Darmstadt franko einzureichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote findet zu obengenannter Zeit in Gegenwart etwa erscheinender Anbieter statt.

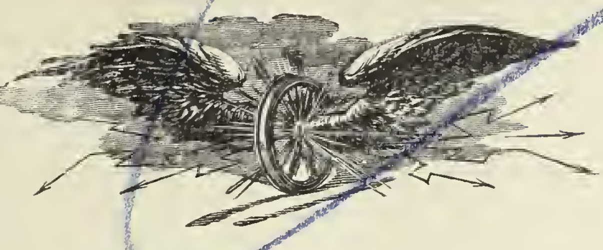
Darmstadt, den 12. April 1897. (862)

Der Ober-Betriebsinspektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 10).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 32. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1–4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1–4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 24. April 1897.

Inhalt:

Rückkauf der Schweizerischen Hauptbahnen.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung.

In den letzten Tagen des Monats März d. J. hat der Schweizerische Bundesrath der Bundesversammlung die Botschaft, betreffend den Rückkauf der Schweizerischen Hauptbahnen, mitgetheilt, deren wesentlichen Inhalt wir nachstehend wiedergeben.

Als Einleitung wird eine summarische Darstellung der Geschichte des Schweizerischen Eisenbahnwesens, zugleich mit den Gründen, welche mit Nothwendigkeit auf eine Aenderung hinweisen, beigefügt. Diese Geschichte umfasst die Abschnitte: Gesetzgebung, bauliche Entwickelung und Verstaatlichungsversuche (konzessionsgemässer Rückkaufstermin 1883/88, Verhandlungen über Ankauf der Nordostbahn 1887/88, Ankauf von Prioritätsaktien der Jura-Simplonbahn 1890, Verhandlungen über den Ankauf der Centralbahn 1891).

Dann folgt die grundsätzliche Begründung der Nothwendigkeit der Verstaatlichung der Schweizerischen Hauptbahnen. Dabei werden zunächst die Momente auseinandergesetzt, welche den einheitlichen Betrieb des gesammten Schweizerischen Bahnnetzes günstiger gestalten, als der dermalige Zustand der Zersplitterung in einzelne Bahnnetze. Dazu kommen sodann die besonderen Vorzüge, welche für die allgemeinen Interessen die staatliche Verwaltung gegenüber dem Privatbahnsystem auszeichnen und welche ergeben, dass die Vereinigung aller Schweizerischen Bahnen in einer Hand nicht einer grossen Aktionärgesellschaft überlassen werden darf, sondern vom Bunde durchgeführt werden muss. Die grundsätzliche Begründung des Vorzuges der öffentlichen Verwaltung der Eisenbahnen als der Hauptverkehrsstrassen des Landes, liegt in der Natur der beiden Systeme. Die privaten Aktiengesellschaften sind als Erwerbsgesellschaften darauf angewiesen, durch ihren Geschäftsbetrieb einen möglichst grossen Gewinn zu erzielen. Dieses Resultat wird aber nur dann erreicht, wenn die Einnahmen thunlichst hoch und die Ausgaben so niedrig als möglich gehalten werden.

Unter den volkswirthschaftlichen Gesichtspunkten für die Verstaatlichung werden besonders aufgeführt der einheitliche Betrieb, das Tarifwesen, die Amortisation des Anlagekapitals, die finanzielle Selbständigkeit der Staatsbahnverwaltung, die ausländischen Einflüsse bei den Privatbahnen. Aufgabe der Verstaatlichung soll sein, die Reinerträgnisse der Staatsbahnen ausschliesslich im Interesse der Hebung des Verkehres zu verwenden.

Was den Umfang der Verstaatlichung anbetrifft, so wird für einmal nur der Rückkauf der 5 Hauptbahnen (Jura-Simplonbahn, Centralbahn, Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn), beantragt, womit keineswegs gesagt ist, dass der Bund bei dieser Aktion für immer stehen bleiben soll. Den Nebenbahnen wird aus dieser vorläufigen Beschränkung der Verstaatlichungsaktion kein Nachtheil erwachsen. Was die bereits bestehenden Nebenbahnen betrifft, werden sie beim Bunde für die Anschluss- und Mitbenutzungsverhältnisse grösseres Entgegenkommen finden, als bisher bei den Privatbahnen; auch in Tarifsachen wird ihnen die Staatsbahnverwaltung nicht unbillige Konkurrenz machen. Bezüglich der erst projektirten Nebenbahnen wird der Bund gerade so gut zur Mithilfe bei deren Gründung und nachher beim Betrieb sich entschliessen können, wie dieses in den Staaten des Auslandes seit Jahren geschieht.

Der Abschnitt über die Verstaatlichung auf dem Wege des konzessionsgemässen Rückkaufes beleuchtet die Vorzüge dieses Vorgehens, die Zulässigkeit der Verstaatlichung ohne vorausgehende Verfassungsrevision und deren finanzielles Resultat. Der Bundesrath ist der Ansicht, dass die Bundesversammlung gemäss der bestehenden Verfassung kompetent ist,

den konzessionsgemässen Rückkauf zu beschliessen, halte aber dafür, dass dieser Beschluss in der Form eines Bundesgesetzes zu erlassen ist, welches dem fakultativen Referendum untersteht. Für diesen Standpunkt ist die politische Erwägung entscheidend, dass der Uebergang vom Privatbahnsystem zum Staatsbahnbetrieb eine Frage von so hoher volkswirthschaftlicher und politischer Bedeutung ist, dass dieselbe nur in Uebereinstimmung mit der Mehrheit des Schweizervolkes befriedigend gelöst werden kann.

Die Einbeziehung des Schweizerischen Bahnnetzes in verschiedene internationale Transitlinien bietet die Gewähr einer stetigen gesunden Fortentwickelung des Verkehrs. Das finanzielle Jahresergebniss ist nicht abhängig von einer einzigen Richtung. Neben dem Gotthardverkehr für die Verbindung von Deutschland mit Italien steht der Arlbergverkehr für die Vermittelung zwischen Oesterreich-Ungarn und Frankreich und mit diesen Hauptverkehren kombiniren sich die vielfachen Verkehrsbeziehungen zwischen Bodensee und Genfersee und die stetige Entwickelung des einheimischen Verkehrs. Zur Ermittelung des wirklichen Werthes der Schweizerischen Bahnen gibt das neue Rechnungsgesetz die erforderlichen Anhaltspunkte und sichert den Weg zu einer objektiv richtigen Erledigung der entstehenden Differenzen.

Im Abschnitt IV, Berechnung der zu bezahlenden Entschädigungen, werden zunächst die Rückkaufsbestimmungen der Konzessionen erläutert. Dieselben besagen ziemlich übereinstimmend: Die Rückkaufsentschädigung beträgt den 25 fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages der der Kündigung vorangehenden 10 Jahre, mindestens aber das ursprüngliche Anlagekapital abzüglich Erneuerungs- und Reservefonds. Der nächste Rückkaufstermin ist für die Jura-Simplonbahn, die Centralbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen auf den 1. Mai 1903 festgesetzt. Die Ankündigung des Rückkaufes hat für die erstere bis 30. April 1900 und für die beiden letzteren bis 30. April 1898 zu erfolgen. Die Gotthardbahn wird am 1. Mai 1909 rückkauffällig mit Rückkaufserklärung bis 30. April 1904. Bei der Nordostbahn kann der Rückkauf der wichtigsten Linien auch am 1. Mai 1903, bei einer derselben am 26. Februar 1903 stattfinden. Mit der Jura - Simplonbahn, der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen hat seinerzeit eine Verständigung über die Zusammenlegung der Konzessionen stattgefunden und bilden alle Linien derselben je ein einheitliches Rückkaufsobjekt. Das Gleiche ist der Fall für die Gotthardbahn, nicht aber für die Nordostbahn. Für letztere sind die Konzessionen der einzelnen Linien noch unabhängig von einander. Es ist daher für den Bund die Möglichkeit gegeben den Rückkauf nach Gutfinden auf einzelne Linien dieser Unternehmung zu beschränken. Da sich aber die Rechnungen und Bilanzen derselben auf das Gesammtunternehmen beziehen, so sind auch bei der Nordostbahn die Rückkaufsberechnungen für das gesammte Netz durchgeführt worden.

Die Rückkaufsbestimmungen enthalten auch den Satz, dass die Bahn sammt Zubehör dem Bunde in „vollkommen befriedigendem Zustande" abzutreten sei. Es besagt dies offenbar, dass die Bahn sammt allem Zubehör im Zeitpunkte des Ueberganges nicht blos in betriebsfähigem Zustande sich befinde und gut unterhalten sei, sondern dass auch für die durch Abnutzung oder andere Einwirkungen entstandenen materiellen Minderwerthe ein entsprechender Abzug gemacht werden kann. Im ferneren besagt jene Bestimmung, dass die beim Rückkaufe bestehenden Anlagen und Einrichtungen nicht nur hinsichtlich der Beschaffenheit, sondern auch in Bezug auf deren Mengen, Ausdehnung, Zweckdienlichkeit usw. den dannzumaligen Anforderungen des Verkehrs und der Betriebssicherheit vollkommen genügen müssen.

An der Hand der Rückkaufsbestimmungen werden auch die Grundsätze festgestellt, welche nach Auffassung des Bundesrathes bei der Festsetzung des Anlagekapitals, des durchschnittlichen Reinertrages und der Entschädigungssummen im Falle eines konzessionsmässigen Rückkaufes auf den nächsten offenen Termin zur Anwendung kommen. Demnach kann das Anlagekapital, das in den Konzessionen als Minimalentschädigung beim Rückkaufe festgesetzt ist, nur den vom derzeitigen Konzessionsinhaber für die Erstellung oder Erwerbung der Rückkaufsobjekte im Sinne des Eisenbahn - Rechnungsgesetzes wirklich ausgelegten Kapitalbeträgen gleichkommen. Die von früheren Konzessionsinhabern verwendeten, aber durch Liquidationen verloren gegangenen Kapitalien sind nicht in Betracht zu ziehen, weil die Rückkaufsbestimmungen sich nur auf die Anlagekosten derjenigen Gesellschaften beziehen, welche im Zeitpunkte der Rückkaufserklärung oder des Rückkaufes im rechtmässigen Besitze der betreffenden Konzessionen sind. Diese Anlagekosten sind auf den Zeitpunkt der Uebernahme der Bahn festzustellen. In den Berechnungen des Bundesrathes sind die bis dahin noch wahrscheinlichen Bauverwendungen schätzungsweise ermittelt und eingestellt worden.

Als Reinertrag im Sinne der Konzessionen ist die Reineinnahme aus dem eigentlichen Bahnbetrieb, d. h. aus der Besorgung des Transportgeschäfts aufzufassen. Es sind demnach unter die Einnahmen der konzessionsgemässen Ertragsrechnung aufzunehmen: 1. die Einnahmen auf Betriebsrechnung, 2. die rechnungsmässigen Zuschüsse aus den Erneuerungsfonds, 3. Ergänzungszuschüsse aus den Erneuerungsfonds, 4. Ertrag der Subventionen an die Gotthardbahn, 5. Betriebssubventionen für besondere Zwecke, 6. sonstige Einnahmen. Dagegen sind unter die Einnahmen der konzessionsgemässen Ertragsrechnung nicht aufzunehmen folgende Posten der „Gewinn- und Verlustrechnung" der Bahngesellschaften: 1. Saldo der Vorjahre, 2. Ertrag verfügbarer Kapitalien, Kursgewinne, Provisionen und Bauzinsen, 3. Ertrag der Liegenschaften und Nebengeschäfte, 4. Zuschüsse aus den Spezialfonds, ausschliesslich Erneuerungsfonds, sowie aus Amortisations- und Baufonds.

Unter die Ausgaben der konzessionsgemässen Ertragsrechnung sind aufzunehmen: 1. die Ausgaben auf Betriebsrechnung, 2. die Einlagen in den Erneuerungsfonds und die Ergänzungseinlagen in denselben, 3. Abzug für den Ertrag aus Liegenschaften, soweit derselbe in den Betriebseinnahmen inbegriffen ist, 4. Verluste zu Lasten der Ertragsrechnung, inbegriffen die Werthe eingegangener Anlagen und Einrichtungen, 5. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, insbesondere Abschreibungen vom Baukonto und ausserordentliche Beiträge an die Hilfskassen. Dagegen sind unter die Ausgaben der konzessionsgemässen Ertragsrechnung nicht aufzunehmen: 1. die Verzinsung der schwebenden Schulden, die Kursverluste, Finanzunkosten und Provisionen sowie die Verzinsung der konsolidirten Anleihen, 2. Einlagen in die Spezialfonds, ausschliesslich Erneuerungsfonds, 3. Tilgung alter Verluste, 4. Ausgaben zu verschiedenen Zwecken, wie ausserordentliche Beiträge an die Hilfskassen usw.

Die maassgebenden Berechnungen für den Rückkauf zu dem nächsten offenen Termin sind bei der Gotthardbahn auf den durchschnittlichen Reinertrag der Jahre 1894—1903, bei der Jura-Simplonbahn auf denjenigen der Jahre 1890—1899 und bei den 3 anderen Hauptbahnen auf die Jahre 1888—1897 anzustellen. Da die Betriebsergebnisse dieser beiden Perioden nur theilweise bekannt sind, so konnten die Berechnungen für die noch fehlenden Jahre vorläufig nur schätzungsweise vorgenommen werden. Da ferner die vollständige Ermittelung des konzessionsgemässen Reinertrages voraussetzt, dass das Bahnnetz einer Gesellschaft während der ganzen 10 jährigen Rechnungsperiode den gleichen Umfang gehabt habe, so hat, wo dies nicht der Fall ist, eine schätzungsweise Ermittelung des Reinertrages der in einzelnen Jahren fehlenden Linien stattzufinden. Wenn innerhalb der 10 jährigen Periode Linien in Abgang gekommen sind, so ist eine sachentsprechende Reduktion des Reinertrages vorzunehmen.

Die Resultate der nach diesen Grundsätzen vorgenommenen Berechnungen sind in der Tabelle auf S. 277 zusammengestellt.

Für die Liquidation der Bahngesellschaften fallen nicht nur die oben ermittelten Rückkaufsentschädigungen in Betracht, sondern es sind den Aktiven hinzuzufügen deren verfügbare Mittel, Liegenschaften und Nebengeschäfte, während als Passiven in Abzug kommen die konsolidirten Anleihen, die schwebenden Schulden, die Hilfskassendefizite und die rückzahlbaren Subventionen. Dabei ergeben sich als wirkliche Liquidationsbetreffnisse der Aktien: für die Jura - Simplonbahn Prioritätsaktien 500 Frcs., Stammaktien 120,19 Frcs.; für die Nordostbahn 338,42 Frcs.; für die Centralbahn 543,10 Frcs.; für die Vereinigten Schweizerbahnen Prioritätsaktien 500 Frcs., Stammaktien 315,64 Frcs.; für die Gotthardbahn 620,62 Frcs.

Am Schlusse dieses Abschnittes der Botschaft werden noch die Eingangsbilanzen und Betriebsbudgets für den Bund auf den Zeitpunkt des Rückkaufs aufgestellt. Die Berechnungen sind für einen Zinsfuss von 4, 3,5 und 3 % des zur Entrichtung der Rückkaufsentschädigungen aufzunehmenden Kapitals durchgeführt. Dabei ist vorausgesetzt, dass die ganze Kapitalanlage des Bundes, mit Ausnahme des Betriebsmaterials, des verfügbaren Betriebskapitals und der Materialvorräthe, innerhalb 60 Jahren amortisirt werde. Der Ueberschuss des Reinertrages über die Zinsen- und Amortisationsbeträge im Jahre 1903 bezw. 1909 (für die Gotthardbahn) ergibt sich für alle 5 Hauptbahnen zu 50 425 Frcs. bei einem Kapitalzins zu 4 %, zu 2 108 082 Frcs. bei 3,5 % und zu 4 437 090 Frcs. bei 3 % Kapitalzins. Mit Recht konstatirt daher die Botschaft, dass der Verstaatlichung der Schweizerischen Hauptbahnen auch vom finanziellen Standpunkte aus keine Bedenken entgegenstehen.

In 3 weiteren Abschnitten behandelt die Botschaft die Organisation der Staatsbahnverwaltung, die Alpenbahnen nach der Verstaatlichung und den Antrag auf Ankündigung des konzessionsgemässen Rückkaufs gegenüber den 5 Hauptbahnen und schliesst mit dem Entwurf zum Bundesgesetz, betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen. Hierüber soll später noch berichtet werden.

Konzessionsmässige Rückkaufsentschädigungen am 1. Mai 1903 bezw. 1909.

Bezeichnung der Rubriken	Jura-Simplon-bahn	Nordost-bahn einschliesslich Gemeinschafts-linien	Central-bahn einschliesslich Gemeinschafts-linien	Vereinigte Schweizer-bahnen	Gotthard-bahn	Wohlen-Bremgarten (Antheil der Gemeinde)	zusammen
nächste offene Rückkaufstermine	1. Mai 1903	1. Mai 1903	1. Mai 1903	1. Mai 1903	1. Mai 1909	1. Mai 1903	
konzessionsmässige Rechnungsperioden für den Reinertrag	1890—1899	1888—1897	1888—1897	1888—1897	1894—1903	1890—1899	
Reinertrag	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.	Frcs.
durchschnittlicher Reinertrag	10 182 151	9 194 209	7 639 782	3 599 206	7 331 786	— 3 219	37 943 915
Ertragswerthe							
25 facher Reinertrag	254 553 775	229 855 225	190 994 550	89 980 150	183 294 650	— 80 475	948 597 875
Kapitalwerthe							
Baukosten der im Betriebe stehenden Linien Ende 1895	282 295 313	212 860 791	145 421 800	80 289 777	244 522 975	232 357	965 623 013
Ausgaben für im Bau befindliche Linien und Objekte Ende 1895	57 315	16 450 090	1 146 509	125 562	8 298 412	—	26 077 888
wahrscheinliche Bauausgaben von 1896 bis 1. Mai 1903 bezw. 1909	24 145 732	31 037 589	15 301 106	5 914 807	25 659 967	—	102 059 201
Materialvorräthe (Stand Ende 1895)	4 063 079	3 527 765	2 689 805	1 345 781	3 411 671	—	15 038 101
zusammen	310 561 439	263 876 235	164 559 220	87 675 927	281 893 025	232 357	1 108 798 203
Abzug der Subventionen mit bedingtem Antheil am Betriebsertrag	—	—	—	—	119 000 000	—	119 000 000
Kapitalwerthe am 1. Mai 1903 bezw. 1909	310 561 439	263 876 235	164 559 220	87 675 927	162 893 025	232 357	989 798 203
Rückkaufsentschädigungen							
Entschädigungen nach dem Ertragswerthe	—	—	190 994 550	89 980 150	183 294 650	—	464 269 350
Entschädigungen nach dem Kapitalwerthe (Anlagekapital)	310 561 439	263 876 235	—	—	—	232 357	574 670 031
Abzüge für materiellen Minderwerth der Rückkaufsobjekte	— 22 407 236	— 19 441 888	— 13 636 604	— 8 121 505	— 10 923 468	— 23 911	— 74 554 612
zusammen	288 154 203	244 434 347	177 357 946	81 858 645	172 371 182	208 446	964 384 769
bauliche Länge der eigenen Bahn Ende 1902	940 km	764 km	398 km	269 km	273 km	1,3 km	2 645,3 km

(Schluss folgt.)

Der Schluss des Zuges.

Ein Beitrag zur Signalordnung.

Die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands schreibt ein Kennzeichen für den Schluss des Zuges vor. Dasselbe besteht in der Nacht aus 3 Laternen, bei Tage nur aus einer Scheibe; in früherer Zeit fehlte am Tage auch diese; es genügte, wenn die Kuppelung und die Nothketten des letzten Wagens am Zughaken aufgehängt waren.

Die Wichtigkeit der Kennzeichnung des Zugschlusses braucht nicht besonders betont zu werden; es soll vor allem dem Bahnbewachungs- und Stationspersonal die Gewissheit gegeben werden, dass der vorüberfahrende Zug noch vollständig und nicht etwa ein Theil desselben abgerissen und auf der Strecke zurückgeblieben ist.

Bei Nacht kann auch von vorn durch die am letzten Wagen angebrachten beiden Seitenlaternen der Schluss des Zuges erkannt werden. Sie geben dem Lokomotivführer und Zugpersonal durch ihr grünes Licht die Gewissheit, dass der Zug ungetrennt läuft.

Für den diensthuenden Stationsbeamten ist es wichtig, von weitem zu erkennen, ohne sich erst an Ort und Stelle bemühen zu müssen, ob auch der Schluss eines ankommenden Zuges in den Bahnhof eingelaufen ist.

Die Gewissheit hierüber soll der diensthuende Stationsbeamte in demselben Augenblick schon haben, in dem er sonst berechtigt ist, die Strecke für einen nachfolgenden oder auf demselben Geleise entgegengesetzt fahrenden Zug frei zu geben.

Auf Nebenstrecken, wo nur wenige Züge verkehren, kommt es auf einen geringen Zeitverlust bei der Rückmeldung des Zuges nicht an, weshalb sich auch im allgemeinen auf Zwischenstationen solcher Strecken die Praxis herausgebildet hat, die Rückmeldung erst zu bewirken, wenn der Zug mit dem Schlusse am Stationsbeamten vorüber gefahren ist. Wer aber den Dienst auf stark befahrenen Hauptlinien oder verkehrsreichen eingeleisigen Linien kennt, wo jede Minute zu Rathe gehalten werden muss, um andere Züge nicht aufzuhalten, wird zugeben, dass es dem Stationsbeamten dringend erwünscht sein muss, schon beim Einlaufen des Zuges in den Bahnhof sehen zu können, ob der Zug vollständig ist oder nicht.

Die Fahrpläne zweigeleisiger Strecken sind häufig so aufgestellt, dass ein Zug in demselben Zeitpunkt von einer Station abgehen soll, in dem ein voraufgefahrener auf der nächsten Station angekommen ist. Auf Kreuzungsstationen eingeleisiger Strecken sollen häufig Ankunft und Abfahrt zweier Züge fahrplanmässig zusammenfallen. Der diensthuende Stationsbeamte müsste in solchem Falle die Rückmeldung des einen, die Abmeldung des anderen Zuges und das Umstellen der Weichen zu gleicher Zeit veranlassen, sofort nachdem er sich von dem Vorhandensein des Schlusses des zuletzt angekommenen Zuges überzeugt hat. Zeit zu allen diesen wichtigen Verrichtungen ist im Fahrplan nicht gelassen. Der Laie wird fragen, wie denn so etwas möglich sei, und der Betriebsbeamte denkt manchmal nicht anders. Aber vieles, was unausführbar scheinen will, geht am Ende doch, und namentlich in einem Falle, wie dem vorliegenden, wo die Vortheile gleichzeitiger Ankunft und Abfahrt in die Augen springen. Abgesehen von der Zeitersparniss bietet es einen Vortheil, wenn der Zug, der zuerst abfahren soll, zur Abfahrt fertig ist, wenn der andere einläuft. Es wird dabei die gleichzeitige Abfertigung zweier Züge, und namentlich das Ueberschreiten des Geleises, welches der zuletzt einfahrende Zug benutzt, im Augenblick der Einfahrt desselben vermieden. Weder das Ein- und Aussteigen der Reisenden, noch das Verladen des Gepäcks erfährt eine Behinderung, die leicht vorkommen könnte, wenn auch nur eine Minute fahrplanmässiger Zeit zwischen Ankunft und Abfahrt der beiden Züge läge. Von der Vorschrift, dass bei derartigen Zugkreuzungen in der Regel derjenige Zug zuerst einfahren soll, der das der Station zunächst liegende Geleise benutzt, wird vielfach abgewichen, z. B. auf Abzweigstationen, wo annähernd zu derselben Zeit mehrere Züge einlaufen, bei Verspätungen usw.; dazu kommt erschwerend, dass auf den meisten Stationen mit zwei Geleisen und Zwischenbahnsteigen Unterführungen für die Reisenden nicht vorhanden sind. Der diensthuende Stationsbeamte muss in solchem Falle sehen, wie er die Zugkreuzung fahrplanmässig zu Wege bringt. Wir sehen daher häufig, auch bei eingeleisigen Strecken, dass der zuerst angekommene Zug sich schon zur Abfahrt in Bewegung setzt, ehe noch der zuletzt angekommene zum Stillstand gekommen ist. Hier helfen freilich lange Einfahrtsgeleise und andere bekannte Mittel, wie die Vornahme der telegraphischen Ab- und Rückmeldung schon vor dem Einlaufen des letzten Zuges; dann ist bei der Ankunft desselben nur noch das Umstellen der Einfahrtsweiche und ein Wink an den Zugführer zum Abfahren nöthig; auch in halben Minuten, welche im Fahrbericht nicht gerechnet werden, lässt

sich manches ausführen. Das Schwierigste in allen diesen Fällen ist aber für den Stationsbeamten, sich über das Vorhandensein des Zugschlusses rechtzeitig Gewissheit zu verschaffen. Es mag oft genug vorkommen, dass der Beamte im Drange der Geschäfte einen ankommenden Zug für vollständig hält und die Strecke frei gibt, ohne eine andere Gewissheit dafür zu haben, als dass er den Zug ankommen sieht. Dadurch aber kann grosses Unheil angerichtet werden, wie es aus ähnlichem Anlass m. W. vor mehreren Jahren auf der Württembergischen Bahn der Fall war.

Der Zweck dieser Zeilen soll sein, die Nothwendigkeit zu begründen, auch am Tage den Schluss des Zuges nach vorn kenntlich zu machen und in der Dunkelheit den Seitenlaternen eine etwas grössere Lichtfläche zu geben, damit sie von vorn deutlicher zu sehen sind. Es kommt nun bei der Tagessignalisirung auf das „Wie?" an. Offenbar würde man deshalb statt der Nachtsignale, der Seitenlaternen, nicht seitliche Scheiben für die Tagesstunden wählen, weil die Scheiben bestimmt sind, einen nachfolgenden Zug zu signalisiren, der Unterschied der Farben aber am Tage für den beabsichtigten Zweck nicht ausreichen würde, oder auch, weil man angenommen hat, dass am Tage der Lokomotivführer und das Fahrpersonal die Trennung des Zuges schon von selbst bemerken würden, und dass für die übrigen Beamten hierfür die am Buffer oder am Zughaken des letzten Wagens hängende Schlussscheibe genüge. Leider ist nur der Stationsbeamte schlecht dabei weggekommen.

Ich möchte vorschlagen, die zum Signalisiren nachfolgender Züge bei Tage vorgesehenen beiden Seitenscheiben regelmässig noch als Schlussscheiben zu verwenden, damit sofort bei Ankunft des Zuges auf der Station dem Beamten sichtbar ist, ob der Zug vollständig ist oder nicht.

Als Tagessignal für einen nachfolgenden Sonderzug könnte die jetzt unten hängende Schlussscheibe auf der Decke des Wagens als dritte Scheibe befestigt werden, so dass sie ebenfalls nach vorn und hinten sichtbar ist.

Ob sich nicht in dieser Hinsicht zweckmässigere Vorschläge machen lassen, stelle ich gern weiterer Erwägung anheim, hoffe aber, durch die gegebene Anregung zur Beseitigung eines Mangels beigetragen zu haben, wofür, wie ich glaube, in erster Linie die Stationsbeamten dankbar sein würden. S.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Berichtigung. In der von uns im Jahre 1896 herausgegebenen „Zusammenstellung der Ergebnisse der in der Zeit vom 1. Oktober 1893 bis dahin 1894 von den Vereinsverwaltungen angestellten Güteproben" sind in Tafel 32 unter lfd. Nr. 20 und in Tafel 41 unter lfd. Nr. 22 die Worte „Hösch, Dortmund" zu streichen und dafür „Hörder Bergwerks- und Hüttenverein" zu setzen. Ferner sind die Tafeln 35 und 43 der erwähnten Zusammenstellung insofern zu berichtigen, als die hier aufgeführten Radreifen des Osnabrücker Stahlwerkes nicht aus „Thomasstahl", sondern aus „Martinflussstahl" hergestellt sind.

Die geschäftsführende Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 12,63 km lange vollspurige Strecke Mühldorf-Altötting der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen sowie die 24,97 km lange Strecke Schiessplatz Cummersdorf-Jüterbog der Königlichen Militär-Eisenbahn, welche am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — vom Tage der Betriebseröffnung ab — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken. Infolge anderweiter Abgrenzung der Verwaltungsbezirke einiger Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen sind am 1. April d. J. folgende Aenderungen eingetreten:

1. Die Strecke Schönsee (ausschl.)-Osterode (ausschliesslich) 97,48 km ist aus dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg ausgeschieden und in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig übergegangen.

2. Die Strecken:
a) Köln-Deutz (C. M.)-Mülheim a/Rh. (C. M.) (ausschl.) 3,74 km,
b) Köln-Deutz (C. M.)-Kalk (Pers.-Bhf.) 2,47 km,
c) Anschlussbahn nach Köln mit Rheinbrücke 1,73 km,
d) Verbindungsbahn auf Bahnhof Deutzerfeld (zwischen der Deutz-Giessener und Deutz-Mülheimer Strecke) 2,28 km,
e) Verbindungsbahn Deutzerfeld-Kalk (G.) 2,77 km,
f) Mülheim a/Rh. (B. M.)-Köln-Deutz (B. M.) 3,25 km,
g) Köln-Deutz (B. M.)-Deutz (Pers.-Station)-Kalk 4,40 km und
h) Mülheim a/Rh. (Rh.)-Urbach 10,44 km

sind aus dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld ausgeschieden und in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion Köln übergegangen.

3. Die Strecken:
a) Siegburg-Derschlag 51,53 km,
b) Derschlag-Bergneustadt 3,16 km,
c) Niederlahnstein (M. St.-Geb.) über Ehrenbreitstein, Engers, Obercassel-Troisdorf (M. St.-Geb.) 75,37 km mit der Zweigbahn Urbach-Troisdorf (vorübergehend ausser Betrieb) 10,10 km,
d) Kalk B. M. (M. St.-Geb.) über Urbach-Troisdorf (M. St.-Geb.) 17,42 km,
e) Niederlahnstein (M. St.-Geb.) - Coblenz (M. St.-Geb.) 4,73 km,

sind aus dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. ausgeschieden und die unter a) und b) aufgeführten Linien in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, die unter c) bis e) aufgeführten Linien in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion Köln übergegangen.

4. Die Strecken:
a) Frankfurt a/M. (Hptbhf.) über Niedernhausen-Eschhofen (Limburg) 66,47 km, mit den Zweigbahnen:
   Gütergeleis Griesheim a/M.-Frankfurt a/M., (Güterbhf.) 4,05 km,
   Griesheim a/M.-Frankfurt a/M. (Ostbhf.) Theilstrecke 2,11 km,
   Niedernhausen-Wiesbaden 19,95 km,
b) Goldstein (M. St.-Geb) - Frankfurt a/M. (Hptbhf.) 6,14 km, mit den Zweigbahnen:
   Gütergeleis Niederrad (Weiche 15)-Frankfurt a/M. (Güterbhf.), 2,67 km,
   Niederrad (Weiche 13/14)-Griesheim a/M. (Verbindungsbahn) 2,02 km,
   Niederrad (Weiche 14)-provisorische Einmündung in die verlängerte städtische Verbindungsbahn zu Frankfurt a/M. 1,19 km,
c) Goldstein (M. St.-Geb.)-Forsthaus-Sachsenhausen 5,62 km,
d) Frankfurt a/M. (Ostbhf.)-Bayerische Grenze bei Kahl 24,89 km,
e) Bayerische Grenze bei Kahl-Aschaffenburg (M. St.-Geb.) 16,37 km,
f) Theilstrecke Griesheim a/M. (ausschl.)-Frankfurt a/M. Ostbhf. (ausschl.) (von der Stadt Frankfurt a/M. gepachtet) 7,48 km,
g) Offenbach a/M. (neu) in der Richtung nach Reinheim bis zur Haltestelle für Arbeiterverkehr zu Offenbach a/M. 1,12 km,

sind aus dem Verwaltungsbezirk des Eisenbahn-Direktionsbezirks Mainz ausgeschieden und in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. übergegangen. (Ausserdem sind — wie bereits in Nr. 23 S. 198 der Vereinszeitung mitgetheilt — die 232,92 km langen Strecken der vormaligen Oberhessischen Eisenbahnen in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. übergegangen.)

5. Die 61,31 km lange Strecke Coblenz (ausschliesslich)-Bingerbrück (einschliesslich) ist aus dem Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Köln ausgeschieden und in die Verwaltung der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion Mainz übergegangen.

6. Die Strecken:
Bingerbrück-Kirn 53,33 km,
Langenlonsheim-Simmern 37,74 km

sind aus dem Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken ausgeschieden und in die Verwaltung der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion Mainz übergegangen.

Dementsprechend sind die ausscheidenden Strecken den Vereinsbahnstrecken der Direktionen, aus deren Verwaltungsbezirk sie ausscheiden, ab- und den Vereinsbahnstrecken derjenigen Direktionen, in deren Verwaltung sie übergegangen sind, zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Breslau. Am 1. Mai d. J. wird der Haltepunkt Hartha, zwischen Camenz und Wartha gelegen, und die Haltestelle Rüstern, zwischen Liegnitz und Vorderheide gelegen, für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet.

Die Entfernungen betragen:

Hartha-Camenz	5,48 km
„ -Wartha	5,16 „
Rüstern-Liegnitz	5,00 „
„ -Vorderheide	5,92 „

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Altona. Die an der Zweigbahn Echem-Hohnstorf gelegene Station Hohnstorf ist wieder für den Sprengstoffverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1548 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1604 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den VIII. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 1656 vom 17. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Vereins-Lenkachsen (abgesandt am 21. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Sekundärbahnvorlage.

Die für die laufende Session in Aussicht genommene Sekundärbahnvorlage soll dem Preussischen Abgeordnetenhause unmittelbar nach seinem Wiederzusammentritt zugehen.

Unfälle im Monat Februar d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat Februar d. J. vorgekommenen Betriebsunfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 26 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 9 infolge von Schneeverwehungen), 16 Entgleisungen in Stationen, 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 18 Zusammenstösse in Stationen und 152 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 213 Betriebsunfälle.

Die Betriebslänge betrug 39 289 km; an Zugkilometern wurden geleistet 25 056 576, so dass je ein Unfall auf 184 km Betriebslänge oder auf 117 637 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden von den beförderten Reisenden 1 getödtet und 8 verletzt, von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst 38 getödtet und 75 verletzt, von Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamten usw. im Dienst 2 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder, 16 getödtet und 15 verletzt, zusammen 55 Personen getödtet und 100 Personen verletzt.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken werden die 22,371 km lange Nebenbahnstrecke Hermeskeil-Türkismühle und die 17,383 km lange Theilstrecke Wemmetsweiler-Lebach der Neubaustrecke Wemmetsweiler - Hermeskeil voraussichtlich am 15. Mai d. J. dem Verkehre übergeben werden.

An der Strecke Hermeskeil-Türkismühle liegen in der Richtung von Hermeskeil nach Türkismühle die Haltestellen Bierfeld (ab Hermeskeil 6,599 km), Nonnweiler (8,604 km), Otzenhausen (11,828 km) und Soetern (16,823 km). Die neue Linie verbindet die Strecke Trier-Hermeskeil mit der Strecke Bingerbrück-Neunkirchen-Saarbrücken.

An der von der Fischbachbahn abzweigenden Theilstrecke Wemmetsweiler-Lebach liegen die Haltestelle Illingen (ab Wemmetsweiler 3,106 km), der Haltepunkt Wustweiler (5,927 km), die Haltestellen Dirmingen (8,823 km) und Eppelborn (12,636 km), der Haltepunkt Bubach (14,228 km) und die Haltestelle Lebach (17,383 km).

Sämmtliche neue Verkehrsstellen der Strecke Hermeskeil-Türkismühle sind für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen sowie von Leichen und lebenden Thieren eingerichtet, dagegen ist die Abfertigung von Fahrzeugen bei allen Haltestellen ausgeschlossen. Sprengstoffe können von allen Haltestellen mit Ausnahme von Otzenhausen abgefertigt werden.

Von den neuen Verkehrsstellen der Theilstrecke Wemmetsweiler-Lebach sind eingerichtet: die Haltestellen Dirmingen, Eppelborn, Illingen und Lebach für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen sowie von Leichen und lebenden Thieren, die Haltepunkte Bubach und Wustweiler lediglich für den Personen- und Gepäckverkehr. Die Abfertigung von Fahrzeugen ist bei allen Haltestellen mit Ausnahme von Illingen und Lebach ausgeschlossen, dagegen kann die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bei allen Haltestellen mit Ausnahme von Illingen erfolgen.

Bau, Ausrüstung und Betrieb beider Neubaustrecken entsprechen den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die 12,63 km lange, nach den Normen für die Haupteisenbahnen Bayerns erbaute und für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr bestimmte vollspurige Strecke Mühldorf-Altötting (Theilstrecke der 28,94 km langen Lokalbahn Mühldorf-Burghausen) mit den Stationen Mühldorf, Mühldorf-Ehring (ab Mühldorf 3,60 km), Tüssling (7,22 km) und Altötting (12,63 km) wird am 1. Mai d. J. dem Betriebe übergeben werden. Für Güterabfertigung sind die Haltestellen Tüssling und Altötting eingerichtet, wogegen am Halteplatze Mühldorf-Ehring, welcher vorzugsweise dem Personenverkehre zu dienen hat, nur Expressgüter bis zum Stückgewichte von 200 kg und Kleinvieh in Einzelsendungen während des Zugaufenthaltes durch Vermittelung des Zugführers zur Aufgabe gelangen können. Die unmittelbare Leitung des Betriebes der neuen Strecke wird vorläufig der Station Mühldorf übertragen werden.

Militär-Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. wird die 24,97 km lange vollspurige Theilstrecke Schiessplatz Cummersdorf-Jüterbog auf Grund der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen vom 5. Juli 1892 mit den Haltestellen Schönefeld (ab Schiessplatz Cummersdorf 3,48 km), Jänickendorf (10,42 km) und der Station Jüterbog (Mil. Bhf.) (24,97 km) für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Depeschen- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Eröffnung der gleichfalls an der neuen Strecke belegenen Haltestellen Kolzenburg (14,48 km) und Werder-Zinna findet vorläufig nicht statt. Die Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 Nr. XXXV a der Verkehrsordnung bezeichneten Gegenstände findet nur auf Station Jüterbog statt. Der kleinste Bogenhalbmesser der neuen Strecke, welche in Jüterbog Anschluss an die Preussische Staatsbahn (Direktionsbezirk Halle a/S.) hat, beträgt 400 m, die grösste Neigung 1:200 auf 2 974,5 m.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Am 1. Mai d. J. wird die bei der Station Neunkirchen (Saar) belegene Anschlussstelle Schlaverie als selbständige Gütertarifstation eröffnet und gleichzeitig in sämmtliche Tarife, in welche die Station Neunkirchen (Saar) aufgenommen ist, einbezogen. Die Abfertigungsbefugnisse der Station Schlaverie sind beschränkt auf die Abfertigung der von der Firma Gebrüder Stumm in Neunkirchen zur Aufgabe gelangenden oder an dieselbe gerichteten Wagenladungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Der an der Bahnstrecke Georgensgmünd-Spalt zwischen Georgensgmünd und Wasserzell b. Sp. neu angelegte Halteplatz Hügelmühle ist am 10. d. Mts. für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Kleinvieh und Hunden eröffnet worden.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Colberger Kleinbahnen. Am 1. Mai d. J. wird die zwischen Spie und Sellnow belegene Station Kauzenberg für den Verkehr, ausgenommen die Abfertigung von Personen und Gepäck, geschlossen.

Anderweite Bezeichnung von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab führt die an der Hauptlinie Hof-Eger gelegene Station Selb die Bezeichnung „Selb-Plösberg" und die Endstation Selb der Lokalbahn Selb-Bahnhof-Selb-Stadt die Bezeichnung „Selb-Stadt".

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Für das Jahr 1896 wird die Vertheilung einer Dividende von 4,75 % (gegen 4,5 % im Vorjahre) in Vorschlag gebracht.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

In der am 10. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 30 S. 259 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende auf 7 % festgesetzt.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath schlägt für das Jahr 1896 die Vertheilung einer Dividende von 5,5 % (wie im Vorjahre) vor.

Auf der Tagesordnung der am 3. Mai d. J. stattfindenden Generalversammlung steht neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen die Beschlussfassung über die eventuelle Uebernahme des Baues und Betriebes einer vollspurigen Eisenbahn von Derenburg nach Minsleben und Beschaffung des erforderlichen Baukapitals.

Hirschberger Thalbahn.

In der Generalversammlung, an der die Deutsche Kontinental-Gasgesellschaft in Dessau und die Neue Gas-Aktiengesellschaft in Berlin betheiligt sind, wurden die Anträge der Verwaltung genehmigt. Der Sitz der Gesellschaft wird nach Hirschberg verlegt und Hauptmann a. D. Scheringer zum alleinigen Geschäftsführer ernannt. Die Eröffnung des Betriebs im Stadtverkehr ist am 10. d. Mts. erfolgt; der Verkehr bis Warmbrunn soll am 15. d. Mts. und derjenige bis an die Endstation Hermsdorf u. K. spätestens am 1. Juli d. J. aufgenommen werden.

Osthavelländische Kreisbahnen.

Die Betriebsleitung der Osthavelländischen Kreisbahnen (Nauen-Ketzin) erfolgt seit 1. d. Mts. durch die Direktion vorgenannter Aktiengesellschaft. Sämmtliche die betreffende Bahn berührende Zuschriften sind daher vom obigen Zeitpunkte ab an die genannte Direktion zu richten. Angelegenheiten, welche sich auf Vorgänge aus der Zeit vor dem 1. d. Mts. beziehen, werden noch durch die Betriebsabtheilung Berlin der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co., Stettin erledigt.

Obligationen der Hessischen Ludwigsbahn.

Die Hessische Staats-Schuldenverwaltung offerirt nunmehr an Stelle der Rückzahlung der gekündigten 4 % Obligationen der Hessischen Ludwigsbahn (Emission von 1874) den Umtausch gegen 3 % Hessische Staats-Schuldverschreibungen der Anleihe von 1896 in gleichem Nominalbetrag. Hierbei erhalten die umtauschenden Inhaber gleichzeitig mit der Aushändigung der neuen 3 % Staats-Schuldverschreibungen bis auf weiteres eine baare Zuzahlung von 5 % auf den Nominalbetrag der eingereichten Titel und für die Zeit vom 1. April bis 1. Juni d. J. eine Zinsvergütung von 4 %, von da an bis einschliesslich 30. Juni d. J. eine solche von 3 % mit 5,50 ℳ für das Stück. Der Schlussscheinstempel wird von der Staatskasse übernommen. Die Stücke sind bis 15. Mai d. J. einzureichen.

Kleinbahn Casekow-Penkun-Pommerensdorf.

Zum Zwecke des Baues einer Kleinbahn von Casekow über Penkun bis nach Pommerensdorf an die Oder führend, hat sich in Stettin eine Aktiengesellschaft Casekow-Penkun-Oder gebildet. Das Aktienkapital wird voll eingezahlt und soll in der Hauptsache bereits von der Provinz Pommern, dem Kreise Randow, dem Rittergutsbesitzer Wrede-Wartin und der Chemischen Produktenfabrik Pommerensdorf gezeichnet sein. Die Konzession und die Bauerlaubniss sind bereits ertheilt; mit dem Bau der 42 km langen Bahn soll demnächst begonnen werden. Der Bau und die Lieferung der Betriebsmittel ist der Firma Stahlbahnwerke Freudenstein & Co. in Berlin übertragen worden. Die Kosten sollen sich auf 1 250 000 ℳ belaufen.

Kyritz-Hoppenrade-Breddin.

Dem Kreise Ostprignitz, welcher den Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Kyritz nach Hoppenrade mit Abzweigung nach Breddin beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen

finden im Sommerhalbjahr 1897 in folgender Weise statt:

In Berlin werden in Räumen der Universität Vorlesungen über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, und über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, namentlich auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich.

In Köln finden Vorlesungen über Eisenbahn-Betriebslehre im früheren Linksrheinischen Eisenbahn-Direktionsgebäude statt.

Kleinbahnprojekte.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmer Kramer & Co. in Berlin planen den Bau einer elektrischen Kleinbahn von Hettstedt über Leimbach nach Bahnhof Eisleben mit Abzweigungen von Leimbach nach Bahnhof Mansfeld und von Eisleben nach Helfta.

Von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln wird der Bau einer mit Lokomotiven zu betreibenden vollspurigen Kleinbahn von Düsseldorf über Kaiserswerth nach Duisburg geplant.

Strassenbahnen.

Berliner Strassenbahnen. Auf der Tagesordnung der Sitzung der Berliner Stadtverordneten vom 15. d. Mts. stand die Berathung der Vorlage bezüglich des Vertrags mit der Grossen und der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft wegen Umwandelung des Pferdebahnbetriebs in einen elektromotorischen Betrieb, wie dieselbe aus den Berathungen des Ausschusses hervorgegangen ist. Der Vertragsentwurf umfasst 41 Paragraphen, von denen der Ausschuss 15 einer Abänderung bezw. Redaktion unterzogen hatte. Die wichtigste dieser Aenderungen war die des § 30 dahin, dass fremden Gesellschaften ein Recht auf Mitbenutzung der Anlagen auf einer Strecke von 650 m (anstatt 400 m) zugestanden werden soll. Im Ausschuss war darauf hingewiesen worden, dass von diesem Antrage das Schicksal des ganzen Vertrags abhängen werde, da die Gesellschaft die bestimmte Erklärung abgegeben, dass sie nicht einen Meter über 400 m von anderen Unternehmern mitbenutzen lassen könnte, ohne ihr eigenes Unternehmen in Frage zu stellen. Der Ausschuss hatte jedoch mit 11 gegen 4 Stimmen ein weiteres Mitbenutzungsrecht bis 650 m beschlossen. Der Berichterstatter des Ausschusses, Stadtverordneter Justizrath Meyer, hob zunächst die grosse Bedeutung der Vorlage hervor und erörterte dann die Frage des Kleinbahnengesetzes. Hieran knüpfte sich eine längere Debatte, nach welcher der Antrag des Ausschusses (Mitbenutzung der Geleise bis zu 650 m) mit 61 gegen 32 Stimmen angenommen wurde. Ferner gelangte folgende Resolution des Ausschusses zur Annahme: „Die Versammlung ermächtigt den Magistrat, einen den Grundsätzen des nachfolgenden Entwurfs entsprechenden Vertrag mit der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft und der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft abzuschliessen. Die Versammlung knüpft an diese Ermächtigung jedoch die Bedingung, dass der Magistrat sich bereit erklärt, die aus dem Statut über die zu errichtenden Pensionskassen sich für die Gesellschaften ergebenden Verpflichtungen für den Fall des Erlöschens der Zustimmung oder beim Aufhören der stadtbehördlichen Genehmigung selbst zu übernehmen oder dem Betriebsnachfolger der Gesellschaft vertragsmässig aufzuerlegen."

Bei der Schlussabstimmung über die ganze Vorlage wurde diese in namentlicher Abstimmung mit 64 gegen 25 Stimmen genehmigt.

Mecklenburgische Strassenbahn. Die ausserordentliche Generalversammlung hat die Einführung des elektrischen Betriebs beschlossen.

Nürnberg-Fürther Strassenbahn. Auf der Tagesordnung der auf den 29. d. Mts. einberufenen Generalversammlung steht auch die Beschlussfassung wegen der definitiven Einführung des elektrischen Betriebs.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Einführung der Sonntagsruhe im Oesterreichischen Eisenbahndienst.

Der bereits erwähnte Erlass des Eisenbahnministers FML. Ritter von Guttenberg an die Oesterreichischen Eisenbahnen vom 3. d. Mts. hat folgenden Wortlaut:

Im Verfolge der Erlässe des Handelsministeriums vom 26. Mai 1890 und vom 9. Februar 1895 beabsichtigt das Eisenbahnministerium mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1898 eine Einschränkung des Güterverkehrs an Sonn- und bestimmten Feiertagen auf den sämmtlichen in Betracht kommenden Linien der Oesterreichischen und der gemeinsamen Eisenbahnen nach Maassgabe folgender „Grundsätze" eintreten zu lassen:

1. Der Eisenbahn-Güterverkehr, mit Ausschluss des Vieh- und Eilgutverkehrs, ist an Sonntagen und an den im Punkt 3 bezeichneten Feiertagen soweit einzustellen, als dies möglich ist, ohne dass umfassendere bauliche Einrichtungen getroffen und ohne dass die Betriebsmittel oder das Personal vermehrt werden. Gleichwohl ist es zulässig, an Sonn- und den bestimmten Feiertagen einzelne Güterzüge zu fahren, sofern und soweit dies etwa durch die besonderen Bedürfnisse des Verkehrs oder des Wettbewerbes mit dem Auslande erforderlich erscheint.

2. Es ist ferner gestattet, solche Güter, die aus besonderen wirthschaftlichen Rücksichten eine Verzögerung in der Beförderung nicht vertragen können, z. B. leicht verderbliche Güter usw., regelmässig auch an Sonn- und Feiertagen zu befördern. Unbeschadet vorgängiger Abreden unter benachbarten Eisenbahnverwaltungen bleibt es späterer Verständigung auf Grund der zu machenden Erfahrungen vorbehalten, welche Güter allgemein hierher zu zählen sind.

3. Als Feiertage, an denen der Güterzugverkehr eingeschränkt werden soll, gelten allgemein der a) Neujahrstag, b) zweite Ostertag, c) Himmelfahrtstag, d) zweite Pfingsttag, e) Frohnleichnamstag, f) Allerheiligentag, g) erste und zweite Weihnachtstag.

4. Als Sonn- und Feiertag wird die Zeit von Mitternacht zu Mitternacht gerechnet. Es ist indessen ausreichend, wenn der Güterzugverkehr in der Zeit von 4 Uhr Morgens bis 8 Uhr Abends ruht und die ersten Morgen- und letzten Abendstunden zur Ueberleitung des Dienstes in diese Ruhe und umgekehrt verwendet werden.

5. Das Fahrpersonal soll die ihm gebotene Ruhe in der Domizilstation zubringen können. Dieses Personal ist deshalb, soweit irgend thunlich, spätestens 4 Uhr Morgens nach seiner Domizilstation in Regie zurück zu befördern und bis 6 Uhr Abends ausser Dienst zu stellen, wenn nicht etwa der Personenverkehr oder Stellvertretungen eine andere Verwendung desselben erforderlich machen.

6. Während der Zeit des stärksten Verkehrs kann eine zeitweilige Einschränkung oder völlige Aufhebung der Sonntagsruhe im Güterzugverkehr auf einzelnen Strecken oder in ganzen Verwaltungsbezirken platzgreifen. Die Befugniss zur Einschränkung bezw. Aufhebung der Sonntagsruhe im Güterzugverkehr bleibt dem Eisenbahnministerium vorbehalten; nur in dringenden Fällen, wo es sich um diese Einschränkung bezw. Aufhebung für einzelne Sonn- und Feiertage handelt, kann dieselbe von den obersten Exekutivstellen gegen Einholung der nachträglichen Genehmigung des Eisenbahnministeriums verfügt werden. Zur Verhütung von Betriebsschwierigkeiten auf den Uebergangsstationen und Bahnlinien benachbarter K. K. Staatsbahndirektionen bezw. Eisenbahnverwaltungen sind für Fälle dieser Art im voraus entsprechende Vereinbarungen zu treffen, wodurch namentlich eine thunlichst frühzeitige Benachrichtigung der betheiligten K. K. Staatsbahndirektionen bezw. Verwaltungen gesichert wird.

7. Die Lieferfristen sollen im Wege einer diesfälligen Aenderung des Betriebsreglements um die Sonn- bezw. Feiertage, an welchen der Güterzugverkehr ruht, verlängert werden.

Da das Eisenbahnministerium einen besonderen Werth darauf legte, dass diese Maassregel im Einvernehmen mit den betheiligten Eisenbahnverwaltungen durchgeführt werde, und zur Beschleunigung der Angelegenheit die konferenzielle Behandlung derselben am geeignetsten erschien, hatte dasselbe zum 22. d. Mts. die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen zu einer Besprechung der Angelegenheit nach dem Eisenbahnministerium eingeladen.

Ungarische Staatsbahnen.

Die finanziellen Ergebnisse der Ungarischen Staatsbahnen für das Jahr 1896 liegen nunmehr nach der definitiven Abrechnung vor und erweisen sich als besonders günstig. Die gesammten Einnahmen haben 98 234 190 fl. betragen, gegenüber 89 534 726 fl. im Jahre 1895 und gegenüber 94 000 000 fl., die präliminirt waren. Die Steigerung beträgt somit 8 700 000 fl. oder mehr als 10 %. An dem Plus partizipirt der Personenverkehr mit 2 400 000 fl., der Gütertransport mit 6 300 000 fl. Die Ausgaben stellten sich auf 60 236 381 fl., dieselben haben um 3 700 000 fl. = 6,5 % zugenommen. Der reine Ueberschuss beziffert sich sonach auf 38 087 800 fl. und ist um rund 5 000 000 fl. grösser als im Jahre 1895, wobei zu bemerken ist, dass die Betriebslänge der Staatsbahnen nicht zugenommen hat. Die Ausdehnung der im Betriebe der Staatsbahnen stehenden Vizinalbahnen ist wesentlich gewachsen, doch ohne das Ergebniss dieser Bahnen wäre das Resultat der Staatsbahnen wesentlich günstiger. In den Ausgaben der Staatsbahnen sind nämlich die Gesammtkosten des Betriebs der Vizinalbahnen enthalten, von den Einnahmen derselben, im Betrage von 6 500 000 fl., kommen jedoch nur 3 250 000 fl. den Staatsbahnen zu gute. Immerhin beträgt der Betriebskoeffizient nur 61,3 % gegen 63,13 % im vorhergegangenen Jahre. Durch den Reinertrag von 38 000 000 fl. verzinst sich das in Staatsbahnen investirte Nominalkapital von 940 000 000 fl. mit rund 4 %.

Die Deutschen Kohlentarife und die Böhmischen Bahnen.

In Kreisen, welche den Verwaltungen der Böhmischen Kohlenbahnen nahestehen, ist man geneigt, der Einführung des ermässigten Deutschen Kohlentarifes keine zu grosse Bedeutung für die Böhmischen Bahnen beizumessen. Von dieser Seite wird darauf hingewiesen, dass in jeder Ermässigung der Frachtsätze ein Anreiz für die Erhöhung der Kohlenpreise liege und dass erfahrungsgemäss eine Verwohlfeilung der Tarife auf der anderen Seite einen maassgebenden Aufschlag bei den Kohlenpreisen nach sich zu ziehen pflegt. Uebrigens hofft man, dass es gelingen werde, die betheiligten Deutschen Bahnen zu bestimmen, die ermässigten Tarife nicht nur für die Deutschen Kohlenversandstationen, sondern auch für die Oesterreichischen Grenzstationen zu bewilligen. Bei der Braunkohlenausfuhr nach Sachsen ist vorläufig eine Rückwirkung des neuen Tarifes nicht zu verspüren. Während der beiden Wochen vom 28. März d. J. bis 10. d. Mts. wurden auf der Sächsischen Staatsbahn 177 645 t Böhmische Braunkohlen befördert, d. i. um 30 635 t mehr als in derselben Zeit des Vorjahres. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die vorjährige Osterwoche, während welcher der Kohlenverkehr regelmässig eine Abschwächung erfährt, schon in die ersten Apriltage fiel.

Rechnungsabschluss der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ueber den Rechnungsabschluss der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1896 werden vorläufig folgende Einzelheiten veröffentlicht:

	1896	gegen 1895
	Millionen Gulden	
I. Hauptbahnen:		
Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehr	6,797	+ 0,271
Einnahmen im Güterverkehr	30,413	+ 2,473
diverse Einnahmen	0,298	— 0,088
gesammte Betriebseinnahmen	37,508	+ 2,656
eigentliche Betriebsausgaben	16,650	+ 0,823
besondere Auslagen (Steuern usw.)	3,978	+ 0,096
Summa der Betriebsausgaben	20,629	+ 0,970
Betriebsüberschuss	16,879	+ 1,686
ab Erforderniss für den Dienst der Anlehen	5,934	+ 0,080
Reingewinn	10,944	+ 1,605
ab die Hälfte des Ueberschusses über 7 451 125 fl., demnach die Hälfte von 3 483 452 fl. als Antheil des Staates	1,746	+ 0,803
Reinertrag des Hauptnetzes	9,198	+ 0,803
II. Privatbesitz:		
Erträgniss der Lokalbahnen	0,013	+ 0,107
„ des Montanbesitzes	1,112	+ 0,011
„ der Realitäten	0,087	+ 0,007
„ des allgemeinen Reservefonds	0,418	+ 0,009
Zinseneingänge	0,301	— 0,003
Kursgewinn an Valuten	0,013	+ 0,005
verschiedene Einnahmen	0,001	— 0,001
Reinertrag des Privatbesitzes	1,939	+ 0,135
dazu Ertrag des Hauptnetzes	9,198	+ 0,803
gesammter Reinertrag	11,137	+ 0,938

Den Hauptantheil an der Steigerung des Erträgnisses besitzt, wie sich aus der voranstehenden Aufstellung ergibt, der Güterverkehr, welcher eine Mehreinnahme von 2,4 Millionen Gulden oder von nahezu 8 % lieferte. Auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich, wenn auch nur in geringem Maasse, nämlich um 271 000 fl. oder 2,5 %, gehoben. Selbstverständlich zeigen auch die Betriebsausgaben eine Steigerung, die sich mit 823 000 fl. oder 31 % des Einnahmenplus beziffert. Der Betriebskoeffizient stellt sich auf 44,4 %. Auch die besonderen Auslagen haben eine Steigerung erfahren; die wichtigste Post bilden hier die Steuern, welche, wie hervorgehoben zu werden verdient, nach dem Kontirungsschema der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter den Betriebsausgaben figuriren. Besonders zu bemerken ist noch, dass der Privatbesitz gleichfalls mit einem Mehrertrage von 135 000 fl. schliesst. Dies ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Lokalbahnen, welche bisher einen Betriebsausfall ergeben, d. h. nicht das volle Erforderniss für die Verzinsung des investirten Kapitals geliefert haben, zum ersten Male mit einem Ueberschusse erscheinen; im vorigen Jahre war noch ein Ausfall von 94 000 fl. zu decken, heuer bietet sich ein Nettoertrag von 13 000 fl. Mit Rücksicht darauf, dass die 5 % Aktienzinsen bereits vertheilt wurden, gelangt nun noch die Superdividende von 96,75 % zur Auszahlung, so dass der am 1. Juli d. J. fällige Aktienkupon sammt den laufenden Zinsen für das erste Halbjahr d. J. mit dem Gesammtbetrage von 123 fl. zur Einlösung gelangen wird. Im ganzen zahlt die Kaiser Ferdinands-Nordbahn 149,25 fl. Dividende, d. i. um 12 fl. mehr als im Vorjahre. Es ist dies die höchste Dividende seit der neuen im Jahre 1885 ertheilten Konzession, und man muss bis in das Jahr 1883 zurückgreifen, um einen ebenso hohen Reinertrag zu finden wie den des Jahres 1896. Damals vertheilte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Dividende von 173,25 fl. Die Generalversammlung wird für den 31. Mai d. J. einberufen werden.

Eröffnung der Schneebergbahn.

Am 15. d. Mts. wurde der Betrieb der Theilstrecke Wiener-Neustadt-Puchberg der Schneebergbahn eröffnet und schon in wenigen Wochen soll die noch im Bau begriffene Zahnradbahn Puchberg-Schneebergkuppe dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Mit der Eröffnung dieser Bahn wird eine der schönsten und grossartigsten Gebirgslandschaften in der Nähe Wiens, welche bisher nur von marschtüchtigen Touristen aufgesucht wurde, allen Naturfreunden erschlossen werden, und es wird nunmehr möglich sein, in kaum mehr als 3 Stunden vom Ufer der Donau die Kuppe des Schneeberges zu erreichen.

Die 28 km lange Fahrt von Wiener-Neustadt bis Puchberg ist reich an schönen Aussichtspunkten. Von Willendorf an, von wo die Bahn nach Westen abbiegt, gestaltet sich die Fahrt be-

sonders romantisch. Bis zum Grünbachsattel steigt die Bahn ziemlich steil an. Hier erblickt man plötzlich den noch in Weiss gehüllten Schneeberg. Von dem erwähnten Sattel an führt die Bahn an der Lehne des Himberges fort und fällt dann sanft in das reizend gelegene, rings von Bergen umschlossene Thal von Puchberg. Puchberg ist der Endpunkt der Thalstrecke der Schneebergbahn. Von Wiener-Neustadt bezw. von Wöllersdorf bis dahin ist die Bahn normalspurig; von Puchberg an beginnt die Zahnradbahn. Die letztere ist nach dem System Abt und nach dem Grundsatze gebaut, mit Vermeidung allzu grosser Steilen, wenn nöthig einen Massenverkehr zu bewältigen. Die Bergstrecke ist 9,5 km lang und hat im Durchschnitt eine Steigung von 150 pro Mille. Die grösste Steigung, und zwar in dem obersten Theile, beträgt 200 pro Mille. Wir behalten uns vor, demnächst ausführlicher über die Schneebergbahn zu berichten.

Zur Eröffnung der Székler Bahnen.

Die am 4. d. Mts. feierlich eröffnete Linie Sepsi-Szent-György-Csik-Szereda, welche am 5. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde (siehe Nr. 31 S. 270 d. Ztg. die Stationen und sonstigen Verhältnisse derselben), bildet eine Theilstrecke der durch den G.-A. XL. 1891 sanktionirten Eisenbahnkonvention mit Rumänien auszuführenden Eisenbahn Sepsi-Szent-György-Gyimes. Der Bau dieser 63,7 km langen Linie, für welchen der Betrag von 4 300 000 fl. votirt worden war, wurde im September 1895 den Bauunternehmern übertragen, jedoch infolge des strengen Winters 1895/96 wurden die Bauarbeiten auf dieser schwierigen Strecke erst im Frühjahr 1896 begonnen. Der Oltfluss musste s e c h s m a l mit 30 bis 40 m Spannweite überbrückt, ausserdem an 14 Stellen Flusskorrektionen vorgenommen werden, unter denen die bei Tusnád zu den bemerkenswerthesten gehören. Die ganze Strecke ist mit sehr bedeutenden, aus Stein hergestellten Schutzbauten versehen und weist grössere Felsdurchschnitte auf, die von der Unternehmung nach Englischem System ausgeführt wurden. Die Erd- und Steinarbeiten umfassen 1 400 000 cbm. Die Wasserverhältnisse sind auf der ganzen Strecke günstig. Auf der Strecke wurden 186 Objekte aufgeführt und zwar die Hochbauten nach dem Normale der Bahnen ersten Ranges. Die Steigung bei Tusnád beträgt 10,5 pro Mille, die Höhendifferenz zwischen Sepsi-Szent-György und Csik-Szereda 130 m. Die Bahn müsste vertragsmässig am 30. d. Mts. dem Verkehr übergeben werden. Bei dem Bau wurden 6 bis 8 000 Arbeiter und eine entsprechende Anzahl Fuhrwerke beschäftigt. Anlässlich der feierlichen Eröffnung hat der Handelsminister Baron Daniel den Bauunternehmern für die exakte Ausführung des Baues seine Anerkennung ausgesprochen.

Konzessionirung der Ungarisch-Nordwestlichen Lokaleisenbahn.

Im Monat März d. J. ertheilte der Königlich Ungarische Handelsminister die Konzession zur Erbauung der obgenannten Lokaleisenbahn an den Budapester Ingenieur Julius Auspitz und Interessenten. Wie aus der Konzessionsurkunde zu entnehmen ist, wird die genannte Eisenbahn die Station Nyitra der Königlich Ungarischen Staatsbahnen zum Ausgangspunkte haben, mit Berührung der Station Sarluska-Uezbégh nach Galgócz-Lipotvár geführt werden, ferner von Nagy-Szombat ausgehend durch Nádas, Jablonitz bis zur Station Kutti der Königlich Ungarischen Staatsbahnen führen, von hier aus durch Brocskó in der Richtung gegen Lundenburg bis an die Landesgrenze geleitet werden. Die Konzessionäre sind verpflichtet die Bahn innerhalb $2\frac{1}{2}$ Jahre, gerechnet vom Tage der Konzessionsertheilung, dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Das Baukapital wurde in der Höhe von 4 650 000 fl. bestimmt. Konzessionsdauer beträgt 90 Jahre. Es ist dem Ungarischen Staate das Recht zugesichert, die Strecke Sarluska-Uezbégh-Galgócz-Lipotvár unabhängig von den übrigen Linien gegen den Ablösungsbetrag von 1 160 000 fl. wann immer — vor Ablauf der Konzession — abzulösen. Die Konzessionäre sind verpflichtet, über Aufforderung des Königlich Ungarischen Handelsministers ohne jeden Ersatzanspruch ein zweites Geleise zu legen, sobald auf der konzessionirten Linie die Bruttoeinnahme pro Kilometer den Betrag von 14 000 fl. überschreitet.

Kis-Kűküllöthal-Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Genannte Bahn hat am 10. d. Mts. die konstituirende Generalversammlung in Budapest abgehalten. Die Eisenbahn hat eine Länge von 103 km und durchzieht von Balázofalva ausgehend über Dicsö-Szt. Marton das Thal von Kis-Kűküllö und endigt in der Station Sóvárad, wo sich die reichen Salzbergwerke des Königlich Ungarischen Finanzärars, sowie die grossen Waldungen desselben befinden. Der Bau dieser Bahn ist bereits begonnen und dürfte die Strecke bis Dicsö-Szt. Marton noch im Laufe dieses Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Generalversammlung der Budapester elektrischen Stadtbahn.

Am 4. d. Mts. hielt diese Gesellschaft ihre ordentliche Generalversammlung. In dem Berichte der Direktion wird auf die grossen Leistungen der Gesellschaft während des Millenniumsjahres hingewiesen, in welchem 5 114 724 Personen mehr befördert und 374 859 fl. mehr vereinnahmt wurden als im Jahre 1895. Für die Betheiligung an der Millenniumsausstellung wurde die Gesellschaft durch die grosse Millenniumsmedaille ausgezeichnet.

Der Bilanzabschluss für das Betriebsjahr 1896 ergibt als Roheinnahme aus dem Bahnbetriebe 1 690 028 fl. und aus den besonderen Einnahmen 112 917 fl., zusammen 1 802 945 fl.

Nach Abrechnung der Betriebsauslagen mit 998 200 fl., der Werthverminderung (Abschreibung) mit 60 000 fl., der 2 % Abgabe von der Bruttoeinnahme an die Stadt Budapest mit 33 801 fl. und der statutenmässigen Aktientilgung mit 32 600 fl., zusammen 1 124 601 fl., verbleibt ein Ueberschuss von 678 344 fl., dem noch der Vortrag aus dem Jahre 1895 mit 22 352 fl. hinzutrat, sodass der Generalversammlung der Betrag von 700 696 fl. zur Verfügung stand.

Laut Statuten sind von dem Betriebsüberschuss vorerst für 49 287 Stück Aktien à 100 fl. 5 % Dividende (246 435 fl.) zu bezahlen. Von dem hiernach abzüglich dieses Betrages und des vorjährigen Gewinnvortrages verbleibenden 431 909 fl. entfallen für den Reservefonds 5 % = 21 595 fl., 10 % als statutenmässige Tantieme für den Direktionsrath = 43 191 fl. Als Steuerreserve werden hinterlegt 15 000 fl. und dem Pensionsfonds der Beamten 5 000 fl. überwiesen. Es verbleiben sonach mit Hinzurechnung des Gewinnvortrages vom Vorjahre 369 475 fl., von welchem Betrage eine Superdividende von 7 % = 350 000 fl. zu zahlen und der Rest von 19 475 fl. als Gewinnvortrag auf das Jahr 1897 zu übertragen ist.

Der fällige Kupon wird somit mit 12 fl. = 12 % und die bisher verausgabten Genussscheine mit je 7 fl. ab 15. d. Mts. eingelöst.

Die Bilanz weist aus:

A k t i v e n.

Werth des Eisenbahnnetzes, der Centralstation und Fahrbetriebsmittel	4 532 469,78 fl.
vertragsmässige Kaution bei der Hauptstadt	50 738,62 „
Investitionen in noch nicht kollaudirte Baulichkeiten	910 459,49 „
Immobilien des ausserordentlichen Reservefonds	141 225,22 „
Werthpapiere des Reservefonds	1 988 515,43 „
Debitoren	194 892,87 „
Kassavorrath	5 281,76 „
Materialvorrath (Kohle, Oel usw.)	85 071,29 „
zusammen	7 908 654,46 fl.

P a s s i v e n.

Aktienkapital:		
49 287 Aktien	= 4 928 700,00 fl.	5 000 000,00 fl.
713 getilgte Aktien	= 71 300,00 „	
ausserordentlicher Reservefonds		1 671 993,58 „
Verkehrs-Reservefonds		42 667,79 „
Werthverminderung:		
aus dem Jahre 1895	197 626,70 fl.	257 626,70 „
„ „ „ 1896	60 000,00 „	
Aktientilgungsfonds:		
rückständige Aktien aus der Verloosung früherer Jahre	3 800,00 fl.	36 400,00 „
Aktientilgungsrate pro 1896	32 600,00 „	
nicht behobene Dividenden		1 415,00 „
Pensionsfonds		32 516,64 „
Kautionen		31 745,78 „
Kreditoren		133 592,45 „
Gewinn:		
Vortrag aus dem Jahre 1895	22 352,65 fl.	700 696,52 „
Reingewinn aus dem Jahre 1896	678 343,87 „	
zusammen		7 908 654,46 fl.

Aus Frankreich.

Der elektrische Strassenbahnbetrieb in Paris und Umgegend.

Ein Erlass des Seinepräfekten eröffnet die Untersuchung über den Ersatz des Pferdebetriebes auf den Strassenbahnen von Paris und des Seinedepartements durch den elektrischen Betrieb; hervorgerufen ist diese Maassregel durch einen Beschluss des Gemeinderathes. Die Allgemeine Omnibusgesellschaft beschäftigt sich überdies lebhaft mit der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien Bastille-Clignancourtthor und Bastille-Friedhof von St. Ouen, die zu ihren längsten und steilsten gehören. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat übrigens anerkannt, dass der Seinepräfekt das Recht hat, selbst den Ersatz des Pferde- durch den elektrischen Betrieb vorzuschreiben, und zwar für 11 Linien der Omnibusgesellschaft, 2 Linien der Gesellschaft der Strassenbahnen von Paris und des Seinedepartements und für 2 Linien der Allgemeinen Pariser Gesellschaft. Der Minister fordert demnach den Seinepräfekten auf, die betheiligten Gesellschaften einzuladen, innerhalb sechs Monaten genaue Vorschläge über die Art der auf

jeder Linie anzuwendenden Triebkraft zu machen. Ausserdem hat der Minister keineswegs etwas dagegen einzuwenden, dass das Seinedepartement einerseits und die Stadt Paris andererseits von ihren etwaigen Rechten Gebrauch machen und den Ersatz des Pferde- durch den elektrischen Betrieb auf den anderen Linien vorschreiben.

Die Rechtsbeistände der Stadt Paris haben sich in einem Gutachten klar dafür ausgesprochen, dass die Omnibusgesellschaft ein Vorrecht für den Verkehr in Paris habe und die Stadt Paris nicht das Recht besitze, Linien in Paris an andere Unternehmer ihrer Wahl zu konzessioniren. Dagegen gehe aus dem Vertrage von 1860 hervor, dass der Gemeinderath von der Omnibusgesellschaft die Umwandelung ihrer Zugförderungsart sowie die Ausführung aller Linien, die er für angemessen hält, zu fordern. Die Gesellschaft könne sich nicht unter dem Vorwande weigern, dass ihr Vorrecht 1910 ablaufe und demnach die Frist zur Tilgung des Anlagekapitals zu kurz sei. Der erste Gemeindeausschuss hat sich dieses Rechtsgutachten angeeignet und beschlossen, die Omnibusgesellschaft zur Ausführung der gewünschten Linien aufzufordern; sollte sie sich weigern, so würde man die Konzessionen auf Gefahr und Kosten der Gesellschaft anderen Unternehmern ertheilen, d. h. diese Linien im Jahre 1910 nach Ablauf des Monopols auf Kosten der Gesellschaft ankaufen. Auch der Gemeinderath hat sich in seiner Mehrheit für dieses Verfahren ausgesprochen.

Die Compagnie générale de traction et d'électricité hat das Netz der Strassenbahngesellschaft von St. Maur les Fossés nebst Ausdehnungen erworben und wird statt des Pressluft- den elektrischen Betrieb einführen; letztere Gesellschaft betreibt seit 19. März 1894 die Linie von Charenton nach la Varenne-St. Hilaire und seit 3. August 1895 die Strecke von St. Maur les Fossés nach Joinville (zusammen 10,38 km), die nach Beseitigung des Schienenübergangs in Joinville bis zum Fort von Vincennes verlängert werden soll, besitzt auch die Konzession für eine Zweigbahn Joinville-Champigny. Trotz regen Verkehrs kann die Gesellschaft wegen der Betriebsart und der hohen Anlagekosten keinen Ertrag erzielen. Die neue Gesellschaft steht auch wegen Ankaufs des Netzes der Compagnie des chemins de fer Nogentais in Unterhandlung und beabsichtigt, im Einvernehmen mit der Arpajon-Eisenbahngesellschaft, elektrische Züge zwischen den Dampfzügen auf dieser Linie einzulegen.

Betriebseröffnung.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn wird in kurzem die Neubaulinie Corbeil-Melun-Montereau, die grösstentheils die gegenwärtige Linie Paris-Montereau verdoppeln wird, dem Betriebe übergeben. In Melun übersetzt nämlich die Hauptlinie, die von Paris dem rechten Seineufer folgt, den Fluss und bleibt auf dem linken Ufer. Die neue von Corbeil ausgehende Linie berührt Villable, Coudray-Montceaux, St. Fargeau, Ponthierry Pringy, les Vosves, und trifft in Melun mit der Stammlinie zusammen. Von da aus laufen beide Linien bis Montereau gleich, aber währand die alte dem linken Ufer folgt, hält sich die neue auf dem rechten Ufer und berührt Livry sur Seine, Chartrettes, Fontaine le Port, Héricy, Vulaines Samoreau, Champagne, Vernou und la Grande Paroisse.

Das Französische Bahnnetz Ende 1896.

1. An Eisenbahnen von allgemeinem Interesse waren am 31. Dezember 1896 im Betriebe: 37 117 km (553 km mehr als im Vorjahre), konzessionirt, für gemeinnützig erklärt oder in Aussicht genommen 43 241 km. 2. An Lokalbahnen waren im Betriebe: 4 056 km (+ 167 km), konzessionirt 5 115 km. 3. An Strassenbahnen waren im Betriebe: 2 439 km (+ 272 km), konzessionirt 3 594 km.

In Algerien waren 2 933 km Eisen- und 85 km Strassenbahnen im Betriebe, 3 472 km Eisen- und 177 km Strassenbahnen konzessionirt.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Ein von der Stadt Châlons sur Marne an Eduard Cauderay am 28. Oktober 1896 konzessionirtes elektrisches Strassenbahnnetz für Personenverkehr.

2. Die der Orléansbahn durch Gesetz vom 20. März 1893 unter Vorbehalt konzessionirten Linien von Uzerche über Seilhac nach Tulle, von dieser Linie nach Treignac, von Tulle nach Argentat; der Generalrath der Correze hat sich durch die Beschlüsse vom 25. April und 12. September 1895 zum Ersatz der Grunderwerbskosten erboten.

3. Die am 25. November 1896 vom Departement Seine Inférieure an Armand Requier konzessionirte, für Personen- und Eilstückgutverkehr bestimmte elektrische Strassenbahn von Rouen (Corneillebrücke) nach Blosseville Bonsecours und Mesnil Esnard.

4. Die am 30. Januar d. J. der Westbahn konzessionirten Kaibahnen im Penhoëtbecken des Hafens St. Nazaire.

5. Die von der Staatsbahn herzustellenden Kaibahnen von la Pallice.

6. Die am 23. März 1896 der Departements-Eisenbahngesellschaft konzessionirte Linie von allgemeinem Interesse von Ferrières-Courçon (St. Jean d'Angely-Marans) nach Epannes (Niort la Rochelle).

7. Das am 11. Mai 1896 vom Departement Eure et Loire an Gebr. Beldant und Baïrt Söhne konzessionirte, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Strassenbahnnetz mit mechanischer Triebkraft Lèves-Bonneval, St. Sauveur-Châteauneuf und Brezolles-Dreux.

8. Die von der Stadt le Havre am 30 Juni 1896 der Compagnie des voies ferrées économiques konzessionirte, für Personen- und Eilstückgutverkehr bestimmte elektrische Strassenbahn le Havre-Montivilliers.

9. Im Fürstenthum Monaco ist die Anlage eines elektrischen Strassenbahnnetzes für gemeinnützig erklärt worden.

Staatssekretär Heinrich von Stephan †.

Dem Staatssekretär Dr. von Stephan, welcher am 8. d. Mts. durch einen sanften Tod von seinen mit Heldenmuth ertragenen schweren Leiden erlöst wurde, widmet der „Deutsche Reichsanzeiger“ und das vom Reichs-Postamt herausgegebene „Archiv für Post- und Telegraphie“ einen warmen Nachruf, welchem wir folgendes entnehmen.

Zu Stolp in Pommern am 7. Januar 1831 geboren, hat Heinrich Stephan sich aus einfachen Verhältnissen durch ungewöhnliche Geistesgaben bereits in jugendlichem Lebensalter zu einer einflussreichen Stellung aufgeschwungen. Mit 27 Jahren Postrath, seit 1862 als Referent und seit 1865 als vortragender Rath im Königlich Preussischen General-Postamt thätig, fand er schon im Anfang der 60er Jahre als Vertreter seiner Verwaltung wiederholt bei wichtigen Anlässen Gelegenheit, die Meisterschaft in der Vereinigung widerstrebender Interessen zu bethätigen, die ihn in der Folgezeit zur erfolgreichen Durchführung umfassender internationaler Verhandlungen befähigen sollte. Mit Thatkraft und Geschick löste der erst 35 jährige Mann die Aufgaben, die ihm im Jahre 1866 in der Besitzergreifung und Ueberleitung des Thurn- und Taxis'schen Postwesens übertragen wurden; an den Vorarbeiten und Organisationen, welche die Errichtung des Norddeutschen Bundes auch im Postwesen nöthig machten, hat der Geh. Ober-Postrath Stephan sich in hervorragender Weise betheiligt.

Im Frühjahr 1870 an die Spitze des Norddeutschen Postwesens berufen, erwarb sich der junge General-Postmeister während des bald darauf ausbrechenden Deutsch-Französischen Krieges unvergängliche Verdienste um die Deutschen Truppen und um ihre Angehörigen durch die vorzügliche Organisation und die wirksame Leitung des Feldpostwesens. Mit Umsicht, Thatkraft und schöpferischem Geiste rief Stephan alsbald nach der Wiederherstellung des Friedens eine bis dahin nicht gekannte Fülle von Verkehrserleichterungen ins Leben, die in der auf seine Anregung unternommenen und unter seiner persönlichen Betheiligung durchgeführten Errichtung des Weltpostvereins (Vertrag zu Bern vom 9. Oktober 1874) ihren Gipfelpunkt erreichten. Seitdem ist der Chef des Deutschen Postwesens der Vertrauensmann der gesammten internationalen Postwelt geblieben, die in ihm den bedeutendsten Mann ihres Faches verehrte; mit ihren Vertretern hat er auf den verschiedenen Postkongressen und bei zahlreichen Besuchen fremder Verwaltungschefs in Berlin einen anregenden persönlichen Verkehr unterhalten, mit vielen hervorragenden Staatsmännern des Auslandes dauernde Freundschaftsbeziehungen gepflegt. Eine gleiche Vertrauensstellung wusste Stephan, nachdem ihm im Jahre 1875 die Leitung der Reichstelegraphie übertragen worden war, sich durch die Fülle seiner Erfahrungen und seiner Erfolge auch innerhalb der internationalen Telegraphie zu erwerben. Seinem eindringenden technischen Verständniss verdankt die Telegraphie Fortschritte, welche, wie die Anlegung unterirdischer Telegraphenlinien und wie die Ausbildung des Fernsprechers zu einem mächtigen Verkehrsmittel, zuerst in Deutschland in ausgedehntem Maasse praktische Anwendung gefunden haben. Seinen Verdiensten um das internationale Verkehrswesen stehen die unter seiner Führung erzielten mannigfaltigen Verbesserungen des inländischen Post- und Telegraphenwesens ebenbürtig zur Seite; es sei hier nur an die Neuordnung des Landpostdienstes erinnert, die, im Jahre 1881 in Angriff genommen und in 10 jähriger planmässiger Arbeit vollendet, der Deutschen Landbevölkerung die Segnungen des Verkehrswesens in einem Maasse wie nie zuvor und wie in keinem anderen Lande zugänglich gemacht hat. In gleich planmässiger, unermüdlicher Fürsorge hat sich der Leiter der Reichspost die Hebung der Stellung und die Verbesserung der wirthschaftlichen Lage des zahlreichen Personals seiner Verwaltung angelegen sein lassen. Die während seiner Amtsführung entstandenen

zahlreichen Postbauten werden als Zeugnisse seiner Fürsorge für die Gesundheit der Beamten wie auch als Denkmäler seines umfassenden Kunstverständnisses auf die Nachwelt gelangen. Die Errichtung der Deutschen Postdampferlinien, welche dem internationalen Verkehr neue Bahnen erschlossen, das Band der im Auslande lebenden Deutschen mit dem Heimathlande fester geknüpft und die beginnende Entwickelung des Deutschen Kolonialwesens gefördert haben, ist auf seine Anregung zurückzuführen.

Im Jahre 1876 zum General-Postmeister ernannt (eine Amtsbezeichnung, an deren Stelle im Jahre 1880 die als Staatssekretär des Reichs-Postamts trat), seit dem 2. September 1876 Wirklicher Geh. Rath, seit 1895 mit dem Range eines Preussischen Staatsministers ausgezeichnet, im Jahre 1885 geadelt, hat Heinrich von Stephan länger als ein Vierteljahrhundert an der Spitze der Reichs-Verkehrsanstalten gestanden. Dem Bundesrath seit 1870, dem Preussischen Herrenhause seit 1872, dem Preussischen Staatsrath seit 1884 angehörig, hat er in diesen hohen Körperschaften über die Grenzen seines Verwaltungsgebiets hinaus lange Jahre hindurch eine fruchtbringende, staatsmännische Thätigkeit entfaltet. In seinem gesammten Wirken ist er durch das Vertrauen seiner Kaiserlichen Herren gefördert, von Kaiser Wilhelm dem Grossen, dem Kaiser Friedrich und von des jetzt regierenden Kaisers Majestät durch zahlreiche Beweise der Allerhöchsten Anerkennung geehrt worden.

Der Name des ersten General-Postmeisters des Deutschen Reichs, des Errichters des Weltpostvereins, wird in der Erinnerung des Deutschen Volks mit der Wiedererstehung des Deutschen Reichs dauernd verbunden bleiben und in der Geschichte des Verkehrswesens für immer fortleben.

Personalnachrichten.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Der Geheimrath Lichthammer, Grossherzoglich Hessisches Mitglied und Vorsitzender der Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn, ist pensionirt und an dessen Stelle der Direktor der Oberhessischen Eisenbahnen, Geheimer Baurath Altvater, zum Grossherzoglich Hessischen Mitglied und Vorsitzenden der Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn ernannt worden. Ferner ist ernannt worden der Regierungsbaumeister Johann Gugler in Konstanz unter Verleihung des Titels Maschineninspektor zum Maschineningenieur bei der Main-Neckar-Eisenbahn.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Hildesheim - Peiner Kreiseisenbahn. Die Theilstrecke Clauen Dorf-Hohenhameln wird am 18. d. M. für den Gesammtverkehr dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Der Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern, Theil II, tritt von diesem Tage ab in vollem Umfange in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter 12 genehmigt.

Der Fahrplan ist auf den Stationen zum Aushang gebracht, auch sind Exemplare desselben, sowie des Binnentarifs auf den Stationen käuflich zu haben.

Nähere Auskunft ertheilt die Betriebsverwaltung in Hohenhameln.

Hildesheim, den 17. April 1897. (863)
Die Direktion.

Am 1. Mai d. J. wird der Betrieb auf der Reststrecke Jänickendorf-Jüterbog der Neubaustrecke Schiessplatz Cummersdorf-Jüterbog auf Grund der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen vom 5. Juli 1892 eröffnet. Von demselben Tage ab finden auf die bisher als Nebeneisenbahn betriebene Theilstrecke Schiessplatz Cummersdorf bis Jänickendorf die Bestimmungen der oben genannten Betriebsordnung gleichfalls Anwendung. Die an der Neubaustrecke gelegenen Stationen Schönefeld, Jänickendorf und Jüterbog sind für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Depeschen- und Viehverkehr eingerichtet.

Die Annahme und Auslieferung der in der Anlage B zu § 50 der Verkehrsordnung Nr. XXXVa bezeichneten Gegenstände findet nur auf Station Jüterbog statt.

Berlin, den 12. April 1897. (864J)
Königl. Direktion der Militäreisenbahn.

2. Eröffnung von Stationen.

Staatsbahn - Personenverkehr. Am 1. Mai d. J. werden der Haltepunkt Hartha, zwischen Camenz und Wartha gelegen, und die Haltestelle Rüstern, zwischen Liegnitz und Vorderheide gelegen, für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet.

In Hartha und in Rüstern werden alle Züge mit Personenbeförderung anhalten.

Breslau, den 12. April 1897. (865)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Schöneberg und Wilmersdorf-Friedenau neuerrichtete Haltepunkt „Ebersstrasse" für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Schöneberg und Ebersstrasse . . . . . 1,34 km,
zwischen Wilmersdorf-Friedenau und Ebersstrasse . . . . 1,29 „ .

Berlin, den 9. April 1897. (866)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Main - Neckarbahn. Berichtigung zum endgültigen Fahrplanentwurf für Sommerdienst 1897.

I. Zug 11 a Frankfurt ab 4.41, Darmstadt an 5.08 und
„ 6 b Darmstadt „ 2.08, Frankfurt „ 2.34
führen die I., II. und III. Wagenklasse.

II. Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt.
Zug 15 erhält den Kurs Eberstadt ab 1.18, Pfungstadt an 1.26;
„ 2 „ „ „ Pfungstadt „ 5.12, Eberstadt „ 5.20.

Darmstadt, den 20. April 1897. (867)
Direktion der Main-Neckarbahn.

In den nächsten Tagen gelangt der am 1. Mai d. J. in Kraft tretende Sommerfahrplan der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn und der ehemaligen Grossherzoglichen Staatsnebenbahn im Betrieb der Hessischen Ludwigsbahn, zur Ausgabe.

Die Fahrpläne liegen auf den Büreaus der Stationen des ehemaligen Bezirks der Hessischen Ludwigsbahn sowie auf der Strecke Coblenz-Bingerbrück, Bingerbrück-Kirn und Langenlonsheim-Simmern zur Einsichtnahme für das Publikum aus.

Auf den Stationen der ehemalig den Direktionsbezirken Köln und St. Johann-Saarbrücken angehörenden Strecken ist ausserdem der Fahrplan dieser Direktionen aufgelegt.

Mainz, den 20. April 1897. (868)
Königl. Preuss. und Grossh. Hessische Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Dammrutschungen war der Güterverkehr auf folgenden Strecken unterbrochen:
Tarnopol-Kopyczynce vom 31./3. bis 13./4. und
Podwysokie-Krzywe vom 6./4. „ 8./4.

Wien, am 14. April 1897. (869)

5. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai l. J. wird die Station Welschingen für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Karlsruhe, den 17. April 1897. (870)
Generaldirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Heft 1 nnd 2. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 16. März d. J. wird veröffentlicht, dass die geänderten Frachtsätze zwischen Eisenstein und Furth i. W., Bayer. Stb., einerseits und einzelnen Stationen der Sächsischen und Preussischen Staatsbahnen andererseits nicht am 1. Mai, sondern am 1. Juni d. J. zur Einführung kommen.

Dresden, den 17. April 1897. (871)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch - Oesterreich.-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft Nr. 4 vom 1. Oktober 1895. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Stuttgart Westbahnhof der K. Württembergischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 7 für Bettfedern einbezogen. Die direkten Frachtsätze sind durch Anstoss von 0,04 M. pro 100 kg an die für Stuttgart Hauptbahnhof bestehenden Sätze zu bilden.

München, im April 1897. (872)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass die mit dem Stempel der Oberhessischen Bahnen versehenen Fracht-

briefformulare nur noch bis zum 1. Juli d. J. von den Güter- und Eilgutabfertigungsstellen angenommen werden.

Das Gleiche gilt nach einer Bekanntmachung der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion zu Mainz auch bezüglich der mit dem Stempel der ehemaligen Hessischen Ludwigsbahn versehenen Frachtbriefformulare.

Der Verkaufspreis für Deutsche Frachtbriefe beträgt für 100 Stück 75 ₰ für solche mit Aufdruck der Firma oder zulässiger Vermerke auf der Vorder- und Rückseite bei Abnahme von 1000 Stück für 1000 Stück 8 ℳ 50 ₰.

Ein Rabatt wird nicht gewährt.

Für Abstempelung der nicht für Rechnung einer Eisenbahnverwaltung gedruckten Frachtbriefformulare sind 20 ₰ für je 100 Stück zu vergüten.

Frankfurt a./M., den 7. April 1897. (873)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband; Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1897 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarife bezw. den Nachträgen I—V. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juni 1897. Der Nachtrag kann unentgeltlich bezogen werden.

München, im April 1897. (874)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Zum Heft 3a des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs vom 1. Januar 1895 (Verkehr der Belgischen Seehäfen mit diesseitigen Stationen) tritt am 1. Mai d. J. ein Nachtrag IV in Geltung. Durch denselben kommen Eil- und Stückgutsätze für Düdelingen (Werk) zur Einführung. Im übrigen enthält dieser Nachtrag alle diejenigen Aenderungen und Ergänzungen, welche seit Ausgabe des letzten Nachtrages im Verfügungswege durchgeführt wurden. Nachtrag kostenfrei.

Strassburg, den 9. April 1897. (875)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. gelangen für die Beförderung von Bord-, Pflaster- und Saumsteinen ab Audorf, Schärding und Taufkirchen nach München C. B. ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

München, im April 1897. (876)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

K. Württ. Staatseisenbahnen. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die bisherige Vergünstigung der freien Einlagerung von Getreide ab Mannheim und Ludwigshafen nach gewissen Stationen der östlichen Schweiz und dem Vorarlberg im Lagerhaus in Friedrichshafen fortab nur gewährt wird, wenn für die betreffenden Sendungen die bereits vor dem 1. Januar 1897 in Kraft gewesenen direkten Getreidefrachtsätze nach der Schweiz und dem Vorarlberg oder jene von Mannheim und Ludwigshafen nach Friedrichshafen zur Erhebung kommen.

Wird die Anwendung der nach dem 1. Januar 1897 zur Einführung gelangten oder noch zur Einführung gelangenden billigeren Taxen ab Mannheim und Ludwigshafen direkt nach der Schweiz und dem Vorarlberg bezw. nach Friedrichshafen beansprucht, so ist bis auf Weiteres die Einlagerung auf einer Unterwegsstation, sowie die Adressirung der Sendungen nach Friedrichshafen und alsbaldige oder spätere Weitersendung mit neuem Frachtbriefe gänzlich ausgeschlossen, da diese billigeren Frachtsätze nur für die mit direkten Frachtbriefen nach der Schweiz und dem Vorarlberg aufgegebenen Getreidesendungen anwendbar sind.

Stuttgart, den 15. April 1897. (877)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif Theil II, vom 1. Juni 1891. Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1897 gelangt der Nachtrag IX zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, sowie die Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Gaskokes, wenn von Gasanstalten versandt.

München, im April 1897. (878)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-Linksrheinischer Gütertarif. Im Nachtrage VI zum genannten Tarif werden die Entfernungen der Stationsverbindungen Halle a. S. einerseits und Niederdollendorf, Obercassel, Rhöndorf und Königswinter andererseits je um 200 km ermässigt.

Köln, den 17. April 1897. (879)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 1. Mai d. J. wird die Station Cosel Oderhafen in den Ausnahmetarif für Holz einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 15. April 1897. (880)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit sofortiger Wirksamkeit ist unsere Station Wendelsheim in den Hessisch-Württembergischen Gütertarif aufgenommen worden.

Mainz, den 15. April 1897. (881)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Die neuen und veränderten Entfernungen und Frachtsätze für Bensheim und Darmstadt der am 1. d. M. in Gültigkeit getretenen Gruppentarife der Königlich Preussischen Staatsbahnen mit dem Direktionsbezirk Mainz kommen auch für die gleichnamigen Stationen der Main-Neckarbahn mit der Maassgabe zur Anwendung, dass die für die letzteren Stationen bestehenden theilweise niedrigeren Frachtsätze erst vom 1. Juni l. J. ab in Wegfall kommen. Von diesem Zeitpunkt ab gelten allgemein die neuen Entfernungen und Frachtsätze der Gruppentarife, und nur soweit für einzelne Stationsbeziehungen in den letzteren Entfernungen für Bensheim und Darmstadt nicht aufgenommen sind, bleiben für diese Stationen der Main-Neckarbahn die bisherigen Tarife in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 14. April 1897. (882)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Die im Binnen-Gütertarife für normalspurige Linien (Theil II) vom 1. April 1897 enthaltenen „Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt.

Dresden, am 12. April 1897. (883)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden eine grössere Anzahl Bayerischer Stationen für den Verkehr mit Hildburghausen und die Bayerischen Stationen Dollnstein und Gaimersheim für den Verkehr mit Wernshausen in den Ausnahmetarif 1B für Stammholz etc. einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Erfurt, den 14. April 1897. (884)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Der unter Ausnahmetarif 16 für Schwefelkies im Rheinisch-Westfälisch - Bayerischen Tarife vom 1. Oktober 1896 enthaltene Frachtsatz Grevenbrück-Doos von 0,74 ℳ für 100 kg wird mit sofortiger Gültigkeit auf Grevenbrück-Fürth übertragen. Der Ausnahmesatz für Doos tritt am 1. Juni d. J. ausser Kraft.

Köln, den 16. April 1897. (885)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung erhalten die Gr. Bad. Bezirksthierärzte die Befugniss, die zum Zwecke der Erlangung der Frachtermässigung für die Beförderung von Zuchtvieh ab Badischen Stationen vorgeschriebenen Bescheinigungen selbstständig auszustellen.

Karlsruhe, den 15. April 1897. (886)
Generaldirektion.

Am Tage der Betriebseröffnung auf der Bahnstrecke Osberghausen - Wiehl (21. d. M.) werden für die Stationen Alperbrück, Bielstein und Wiehl im Verkehr mit den Stationen der Preussischen und Hessischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze eingeführt. Soweit solche in die Staatsbahngütertarife noch nicht aufgenommen sind, werden der Frachtberechnung von dem genannten Tage ab bis auf Weiteres die Entfernungen der Station Osberghausen unter Zuschlag von 4 km bei Bielstein, 7 km bei Alperbrück und 9 km bei Wiehl zu Grunde gelegt. Mit Bezug auf die Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a. M. vom 6. März d. J. wird hiermit bekannt gegeben, dass die Ladestelle Jürgesbruch am 21. d. M. für den allgemeinen Verkehr noch nicht in Betrieb genommen wird.

Elberfeld, den 16. April 1897. (887)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif V, Ostdeutsch - Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe I, II/V), Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe III/V), Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher Gütertarif (Gruppe IV/V), Mitteldeutsch - Hessischer Gütertarif (Gruppe V/VI), Mitteldeutsch - Rechtsrheinischer Gütertarif (Gruppe V/VII), Mitteldeutsch - Linksrheinischer Gütertarif (Gruppe V/VIII), Oldenburg-Mitteldeutsch. und Altonaer Gütertarif, Westdeutscher Privatbahn-Gütertarif Heft 12, Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif. Am 1. Mai d. J. wird die Neubaustrecke Zeitz (Preuss. Staatsbahn)-Camburg a. d. Saale dem Betriebe übergeben. Von den an dieser Strecke gelegenen Stationen kommen vorläufig nur die bereits am 1. April d. J. für den Wagen-

ladungs-Güterverkehr eröffnete Haltestelle Groitzschen, sowie die Haltestellen Molau und Schkölen für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungs-Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren und Leichen, Haltestelle Schkölen ausserdem auch noch für die Abfertigung von Fahrzeugen, zur Eröffnung. Die Beförderung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist nach und von Groitzschen und Molau und von Sprengstoffen nach und von Schkölen ausgeschlossen

Die Privat-Anschlussanlage der WaldauerBraunkohlenindustrie-Aktiengesellschaft, bei dem Haltepunkte Waldau (Regbz. Merseburg), welche am gleichen Tage für den Personenverkehr eröffnet wird, wird von diesem Zeitpunkte an auch von der Station Schkölen aus für den Wagenladungs-Güterverkehr in Betrieb genommen.

Die Stationen Cauerwitz, Droyssig, Osterfeld (Regbz. Merseburg) und Weickelsdorf kommen am 1. Mai d. J. noch nicht zur Eröffnung.

Es werden hiernach am 1. Mai d. J. nur die Haltestellen Groitzschen, Molau und Schkölen in dem angegebenen Umfange in die obenbezeichneten Tarife einbezogen.

Soweit zu den voraufgeführten Tarifen Nachträge bereits vorliegen, treten die in denselben enthaltenen und als „gültig vom Tage der Betriebseröffnung“ oder „gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Camburg-Zeitz“ bezeichneten Entfernungen bezw. Frachtsätze mithin nur für Groitzschen, Molau und Schkölen in Kraft. Der Zeitpunkt, von welchem an die Entfernungen bezw. Frachtsätze für die übrigen, nicht zur Eröffnung kommenden Stationen Gültigkeit erlangen, wird später bekannt gegeben werden.

Im übrigen werden bis zum Erscheinen von Tarifnachträgen der Frachtberechnung im Verkehr von und nach Groitzschen die Entfernungen der Station Zeitz (Preuss. Staatsb.) zuzüglich 4 km bezw. der Station Camburg a. d. Saale zuzüglich 34 km, im Verkehr von und nach Molau die Entfernungen der Station Camburg a. d. Saale zuzüglich 9 km bezw. der Station Zeitz (Preuss. Staatsb.) zuzüglich 30 km und im Verkehr von und nach Schkölen die Entfernungen der Station Camburg a. d. Saale zuzüglich 12 km bezw. der Station Zeitz (Preuss. Staatsb.) zuzüglich 26 km zu Grunde gelegt, wobei die sich jeweilig ergebenden niedrigsten Gesammtentfernungen zur Anwendung kommen.

Gleichzeitig wird die Station Groitzschen als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 (Brennstofftarif) des Westdeutschen Privatbahntarifs, Heft 2, einbezogen.

Erfurt, den 15. April 1897. (888)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der geschäftsführenden Verwaltungen.

Im Verkehr zwischen Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen und Mannheim einerseits und Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits gelten die Frachtsätze des Rohstofftarifs vom Tage dieser Bekanntmachung ab auch für Holz des Spezialtarifs III. Ebenso findet der Rohstofftarif auf Holzkohlen und Holzkohlenbrikets im Verkehr der Pfälzischen Stationen Münster a. Stein und Scheidt bei St. Ingbert mit gewissen Stationen der Reishseisenbahnen Anwendung.

Strassburg, den 13. April 1897. (889)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die Station Kohlmühle mit den um eine Mark für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Wendischfähre in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, am 20 April 1897. (890)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 15. Juni d. J. kommen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 6 (Rohstofftarif) auf die Artikel Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, Holzkohlenbrikets unverpackt nicht mehr zur Anwendung. Von obenbezeichnetem Tage ab werden genannte Artikel wieder zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III befördert.

St. Johann-Saarbrücken, 20 April 1897.
Königliche Eisenbahndirektion, (891)
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Kohlmühle der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Uebergangsstation für die Schmalspurbahn Kohlmühle-Hohnstein b. Schandau, in den Nordostdeutsch-Sächsischen Gütertarif einbezogen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen für Ulbersdorf zuzüglich 5 km zu Grunde gelegt.

Bromberg, den 16. April 1897. (892)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Güterverkehr über Sassnitz-Trelleborg. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt über die Linie Sassnitz-Trelleborg ein Tarif für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen zu Berlin. Breslau, Danzig, Erfurt, Halle a. d. Saale, Magdeburg, Posen und Stettin, der Königlich Sächsischen Staatsbahnen und der Königlich Bayerischen Staatsbahnen einerseits und Schwedischen und Norwegischen Stationen andererseits in Kraft. Dieser Tarif enthält ausser den reglementarischen Bestimmungen, denen im allgemeinen die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr zu Grunde liegen, und den allgemeinen Tarifvorschriften Frachtsätze für Eilgut, Frachtstückgut und für Güter aller Art bei Aufgabe in Mengen von 5 000 kg auf einem Wagen.

Exemplare dieses Tarifs sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben. Nähere Auskunft ertheilt bis zum Erscheinen des Tarifs das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Stettin, den 21. April 1897. (893)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Deutschen Verwaltungen

Saarbrücken-Bayerischer Güterverkehr. Die am 1. Mai 1897 zur Eröffnung gelangende Station Schlaverie wird mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Neunkirchen (Saar) in den Tarif für den Saarbrücken-Bayerischen Güterverkehr einbezogen. Die Güterabfertigung nach und von Schlaverie ist beschränkt auf die von der Firma Gebrüder Stumm in Neunkirchen zur Aufgabe gelangenden oder an dieselbe gerichteten Wagenladungen.

München, im April 1897. (894)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife vom 1. November 1896 in Kraft. Er enthält im wesentlichen neue und veränderte Frachtsätze für Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Breslau und der Königlichen Militär-Eisenbahn.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 20. April 1897. (895)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. 1. Heft. Saarbrücken-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1897 wird die bei der Station Neunkirchen (Saar) belegene Station Schlaverie in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Der Frachtberechnung werden die Entfernungen und Frachtsätze der Station Neunkirchen (Saar) zu Grunde gelegt.

Die Abfertigungsbefugnisse der Station Schlaverie sind beschränkt auf die Abfertigung der von der Firma Gebrüder Stumm in Neunkirchen zur Aufgabe gelangenden oder an dieselbe gerichteten Wagenladungen.

Stuttgart, den 17. April 1897. (896)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. Württemb. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutscher Seehafenverkehr. Mit dem 25. d. Mts. wird die Versandstation Friedrichsthal des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in die für ordinäre, braune und grüne Hohlglaswaaren gültige Klasse 18 des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1892 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 16. April 1897. (897)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wie folgt ergänzt:

a) unter Ziffer 3 hinter „Pressrückstände der Kartoffelstärkefabrikation, nass oder getrocknet“ und unter Ziffer 4 hinter „Pressrückstände der Rübenzuckererzeugung“ ist hinzuzufügen „auch gemahlen“.

b) als neue Positionen treten hinzu:

5. Brennstoffe des Spezialtarifs III, folgende:
   a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt.
   b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt; Holzkohlenbrikets, unverpackt.
      (Holzkohlenbrikets, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen. gehören zu den Gütern des Spezialtarifs II.)
   c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.
6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt.

Die Positionen 5 und 6 finden auf den Verkehr mit den Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, der Prignitzer Eisenbahn und der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn keine Anwendung.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Altona, den 14. April 1897. (898)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II, vom 1. Mai 1897. Am 1. Mai l. J. gelangt für den Verkehr von Stationen der Bayerischen, Württembergischen, Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Main-Neckarbahn, der K. Preuss. und Grossherzogl. Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a. M. und St. Johann-Saarbrücken, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn nach Bodenbach, Eger, Friedrichshafen, Furth i. W., Halbstadt, Konstanz, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim, Passau, Salzburg, Simbach und Tetschen transit für Güter zur Ausfuhr nach den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien) und darüber hinaus ein neuer Tarif zur Einführung, womit der für diesen Verkehr bestehende Tarif vom 1. Dezember 1893 nebst Nachtrag I ausser Gültigkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält gegenüber dem jetzt bestehenden die nachstehend aufgeführten Aenderungen wesentlicher Art:

1. Einführung einer Stückgutklasse II für Güter der Spezialtarife, auch für den Verkehr von Stationen der Reichseisenbahnen,
2. ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Seilerwaaren, sowie für Zucker,
3. ermässigte Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsklasse A 1.

München, den 16. April 1897. (899)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der Frachtgegenstand „Torf“ ist mit Wirkung vom 1. April l. J. in den Waarenverzeichnissen des Ausnahmetarifs Nr. 4 des Badischen Gütertarifs sowie des Ausnahmetarifs Nr. 3 des Gütertarifs Badische Staatsbahnen - Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb gestrichen worden.

Karlsruhe, den 21. April 1897. (900)

Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit ist das Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs 2 für Düngemittel etc. — Seite 176 des Tarifs Theil II vom 1. Oktober 1896 — unter II wie folgt zu ergänzen:

Unter Ziffer 3 ist hinter „Rübenzuckererzeugung“ nachzutragen „auch gemahlen“. Als Ziffer 4 und 5 kommen neu hinzu:

4. Brennstoffe des Spezialtarifs III, folgende:
a) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt; Holzkohlenbrikets, unverpackt. (Holzkohlenbrikets verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen, gehören zu den Gütern des Spezialtarifs II);
b) Torf und Torfkohle, auch gepresst.

5. Holz, wie im Spezialtarif III genannt.

Die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht findet auf die unter 4 a und b, sowie unter 5 genannten Artikel keine Anwendung.

Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 14. April 1897. (901)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer, Sächsisch - Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 17. März d. J. wird veröffentlicht, dass die neuen Tarifhefte Theil II, Gemeinsames Heft und Theil II Heft 2 des Sächsisch-Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverbandes und die Nachträge IX zu Heft 1 und 2, VII zu Heft 3 und 4, sowie VIII zu Heft 5 des Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes nicht am 1. Mai, sondern am 1. Juni d. J in Kraft treten.

Durch Nachtrag VIII zu Heft 5 werden erhöhte Frachtsätze der Klassen C 1 und C 2, sowie des Ausnahmetarites 4 a und 4 b zwischen Franzensbad (S. St.-B. und B. E.-B) und Voitersreuth einerseits und Klosterneuburg-Weidling, Wien II (K. F.-J.-B.), Nussdorf, Wien Donauquaibhf, Lagerhaus und Praterquai andererseits eingeführt.

Dresden, den 17. April 1897. (902)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif der Gruppe II. Die Station Primkenau wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. in den im Gruppentarif II bestehenden Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. zum Hochofenbetriebe mit folgenden Frachtsätzen als Versandstation einbezogen:

Von	Nach										
	Beuthen O. S. E.	Bobrek	Borsigwerk	Gleiwitz	Königshütte Oberschl.	Laurahütte	Ludwigsglück	Morgenroth	Schwientochlowitz	Tarnowitz	Zabrze
	Frachtsätze für 100 kg in Mark										
Primkenau . .	0,56	0,56	0,56	0,55	0,58	0,58	0,56	0,57	0,58	0,56	0,56

Die vorstehenden Frachtsätze kommen nur für Sendungen zur Anwendung, welche an Hochofenwerke gerichtet und in den Frachtbriefen ausdrücklich als „zum Hochofenbetrieb bestimmt“ bezeichnet sind. Die für den Ausnahmetarif 7 gültige Bestimmung wegen der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht findet auch bei diesen Ausnahmefrachtsätzen Anwendung.

Breslau, den 13. April 1897. (903)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrags VII zu Tarif Theil II Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1897 tritt zu dem im obbezeichneten Eisenbahnverbande bestehenden Tarifheft 2 des Theils II, gültig vom 1. August 1893, der Nachtrag VII in Kraft:

Derselbe enthält:

1. Aenderung des Titelblattes.
2. Aenderung des Vorwortes.
3. Aenderung der Eintheilung der Preuss. Staatsbahn-Direktionsbezirke.
4. Einbeziehung der Station Remscheid-Bliedinghausen in die Tarife.
5. Einbeziehung der Station Altkladno der B. E. B. in den Klassenguttarif.
6. Einbeziehung der Station Lundenburg der K. F. N. B. in den Ausnahmetarif Nr. 2 (für Holz etc.).
7. Einführung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 9 (Zinkerz).
8. Neuer Ausnahmetarif 5 a (Chamottesteine oder Chamottemörtel).
9. Erweiterung des Ausnahmetarifes 6 (Thee, lose oder in Säcke verpackt).
10. Aufnahme der Station Gross-Wisternitz der K. K. Stb. in den Ausnahmetarif 12 f (Roheisen).
11. Einbeziehung der Station Gojau der K. K. Stb. in den Ausnahmetarif 14 (Schwefelkies).
12. Neuer Ausnahmetarif 17 a (Dachschiefer im Verkehre nach Oesterreich).
13. Aufnahme der Station Saaz der B. E. B. in den Ausnahmetarif 18 (leere Bierfässer).
14. Neuer Ausnahmetarif 29 (Rohbenzin, [Petroleumnaphta]).
15. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lollar und Giessen einerseits und den Wiener Bahnhöfen etc. andererseits.

Exemplare des Nachtrages VII sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 ₰ oder 24 Heller pro Stück erhältlich.

Wien, am 15. April 1897. (904)

K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Roheisen der Positionen E 8, 9 und 10 des Theiles I für die Elbeumschlags-Verkehre treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Blansko	90 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Blansko	85 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Blansko	112 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 15. April 1897. (905)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Tarif-Theil II Heft 4. Einführung von direkten Frachtsätzen für Dachschiefer-Transporte von Deutschen nach Ungarischen Stationen. Am 1. Mai 1897 treten für den Transport von Dachschiefer von nachstehenden Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Stationen Budapest, Köbanya und Pozsony der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief, nachstehende Frachtsätze in Wirksamkeit:

Von	Eisenbahn-Direktionsbezirk	Nach: Budapest=Josefvaros, „ =Kelenföld, „ =Lipotvaros, „ nyugott p. u., Köbanya=alsó p. u., „ fölsö p. u.	Nach: Pozsony
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig	
Bacharach	Mz	211	180
Bestwig	C	225	194
Boppard	Mz	215	186
Brachbach	Elb	219	188
Eiserfeld	Elb	219	188
Fredeburg	Elb	228	197
Gleidorf	Elb	227	196
Lammersdorf	K	242	211
Langerwehe	K	236	205
Malmedy	K	245	214
Montenau	K	242	211
Oberwesel	Mz	212	181
Olsberg	C	224	193
Raumland=Berleburg	Elb	221	190
Schmallenberg	Elb	227	196
St. Vith	K	241	210

Wien, am 15. April 1897. (906)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach. Abänderung der Bezeichnung des Lagerhauses in Bubna (St. E. G.) In dem vom 1. Jan. 1897 gültigen Tariftheil II für den obenbezeichneten Verkehr ist unter „C. Besondere Bestimmungen, I. Die Reexpedition von Getreide usw.“, Seite 13, die Bezeichnung des Lagerhauses: „in Bubna, Lagerhaus der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft“ wie folgt abzuändern: „in Bubna, Oeffentliches Lagerhaus der Firma D. Schick & Rosenbaum (Bubna, St. E. G.).“

Wien, am 9. April 1897. (907)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich. (Ausgabe des Nachtrages VII zum Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1894.) Der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 25 vom 27. März l. J. Seite V publizirte, am 1. Mai bezw. 1. Juni 1897 in Kraft tretende Nachtrag VII zum Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 1 wird an weiteren Maassnahmen noch eine Ergänzung der „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen“ sowie die Erweiterung der Ausnahmetarife Nr. 4 und 40 durch Aufnahme der Stationen Olmütz=Neugasse und Olmütz=Stadt enthalten. Dagegen werden von den früher veröffentlichten Maassnahmen die Erweiterung des Ausnahmetarifes 16 und die Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 16 I B entfallen.

Wien, am 14. April 1897. (908)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Chilisalpeter zum Düngen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	
nach Hochpetsch	32 ₰
„ Leneschitz	36 „
„ Vrbno	37 „
Von Aussig=Landungsplatz	
nach Hochpetsch	24 ₰
„ Leneschitz	28 „
„ Vrbno	36 „
Von Schönpriesen=Umschlag	
nach Hochpetsch	28 ₰
„ Leneschitz	32 „
„ Vrbno	36 „
Von Dresden=Elbkai	
nach Hochpetsch	54 ₰
„ Leneschitz	58 „
„ Vrbno	59 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 13. April 1897. (909)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages II zu Theil II, Heft 1, 2 und 3 zum Lokal-Gütertarife, Neuauflage vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1897 gelangt zum Lokal-Gütertarife vom 1. Januar 1897, Theil II, Heft 1, 2 und 3 je ein Nachtrag II zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten Abänderungen, Ergänzungen und Berichtigungen, und der Nachtrag II zu Heft 2 insbesondere den Tarif- und Kilometerzeiger der demnächst zur Eröffnung gelangenden Linie Wama-Russ. Moldawitza.

Exemplare der bezeichneten Nachträge sind bei den Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 10. April 1897. (910)

---

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 10. April 1897 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Ausloosung der im Jahre 1897 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der 3½ % Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen Lit. A pr. 5 000 ℳ der Deutschen Reichswährung 8 Stück u. z.:
126 556 793 1302 1715 1753 1772 2266;

b) von den Theilschuldverschreibungen Lit. B pr. 1 500 ℳ der Deutschen Reichswährung 39 Stück u. z.:
836 922 988 2294 2664 3000 3873 3874 4854 6101 6960 8294 8372 8596 8598 8765 8780 9167 9168 9536 9723 9827 10129 10210 10211 10280 10281 10282 10283 10448 10449 10450 11649 13507 13518 14446 14582 14633 14933;

c) von den Theilschuldverschreibungen Lit. C pr. 1 000 ℳ der Deutschen Reichswährung 83 Stück u. z.:
225 556 1981 2090 2631 3209 4093 4467 6257 6460 7366 7825 8872 8873 8874 9030 9902 10120 10128 10457 10525 11555 11556 11604 12680 12681 12900 13467 14988 14989 15435 15750 15825 15837 16230 16919 16970 17067 18151 18285 18930 19654 19895 20038 20039 20364 20365 20754 20755 20756 20803 21301 22361 23769 23967 24119 25209 25751 26126 26129 26435 26909 26939 27392 27490 27695 28019 28056 28154 28197 28338 28372 28382 28384 28452 28576 28746 28884 29009 29041 29052 29122 29790;

d) von den Theilschuldverschreibungen Lit. D pr. 300 ℳ der Deutschen Reichswährung 78 Stück u. z.:
312 490 1790 2109 2185 2312 2442 2474 2677 2889 3414 3912 4584 5052 5160 5934 6280 6497 6566 6687 6872 7247 7795 9160 9753 10298 11062 11396 11719 12586 12640 13295 13415 13420 14101 14174 14281 14643 15766 16129 16597 17622 18405 18471 19478 19760 20406 20522 20523 20526 21169 21433 21673 22565 22689 22710 22712 23182 23650 24234 24926 25417 25744 26408 26412 27460 27609 28257 28653 29981 30209 30897 30972 31022 31023 31665 33057 33435.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit dem 30. Juni 1897 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Theilschuldverschreibungen nebst allen noch nicht verfallenen Kupons und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1897 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark Deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Oesterreich dagegen nach Wahl der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in Mark Deutscher Reichswährung, oder in Gulden Oesterr. Währg. in dem, dem Kurswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder
bei Herrn S. Bleichröder,

in Dresden bei der Dresdner Bank und
bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Der Betrag der fehlenden Kupons wird von dem auszuzahlenden Kapitalbetrage gekürzt.

Teplitz, den 16. April 1897. (911)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 10. April 1897 stattgefundenen Ausloosung der nach Maassgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 10. April l. J. abgehaltenen 39. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 139 Aktien dieser Eisenbahngesellschaft wurden nachstehende Nummern gezogen:

295 615 816 1288 1795 2203 2679 2793
3123 3311 3474 3832 3840 4210 4240 4699
4831 5833 6005 6334 6749 7247 7420 7451
7897 8608 8782 8963 9002 9316 9443 9466
9491 9540 9944 9972 10298 10713 11069 11533
11936 12053 12296 12408 12523 12628 13351
13552 13587 14410 14267 14592 14827 15007
16158 16412 16780 16972 17235 17272 17464
17472 17630 18398 18636 18688 19016 20047
20083 20323 20731 20810 20934 21209 21262
21473 21828 22547 22582 23164 23262 23439
23723 24254 24256 24338 24945 25410 25414
25427 25658 25838 25944 26108 26175 26551
26553 27023 27225 27367 27446 27463 27546
27659 27886 28076 28334 28716 28733 28747
29497 29563 29903 29910 30005 30173 31258
31278 31431 31530 31668 31816 32554 32707
33739 34603 35174 35308 35493 35560 35625
35830 36190 36234 36289 37033 37477 37557
37586.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien mit Kupons von einschliesslich Nr. 40 und des Talons am 1. Juli 1897 mit 500 fl. Oesterr. Währg. (fünfhundert Gulden Oesterr. Währg.) Bankvaluta
in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Maassgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahre 1894 Nr. 10269 und 21394.

Aus dem Verloosungsjahre 1895 Nr. 14126 und 34441.

Aus dem Verloosungsjahre 1896 Nr. 3768 5682 7178 7527 10561 17403 24322 35612 und 36106.

Bei Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für die fehlenden Kupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht.

Teplitz, den 16. April 1897. (912)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

---

7. Generalversammlungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich die Herren Aktionäre zur 46. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 25. Mai 1897, um 10 Uhr Vormittags in Wien im Festsaale des Wiener kaufmännischen Vereins, I. Bezirk, Johannesgasse Nr. 4, stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1896;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1896 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Aenderung des Pensionsstatuts (§§ 4 und 25);
5. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern;
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungsabschlusses des Jahres 1897.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Kupons längstens bis Dienstag, den 11. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1897. (913)
Der Verwaltungsrath.
Nachdruck wird nicht honorirt!

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am
Freitag, den 11. Juni d. J.,
Mittags 12½ Uhr,
zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 47. regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9 bis 11 Uhr in dem genannten Gebäude durch eine aus 2 Notaren bestehende Kommission bewirkt werden.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen, oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft zu Lübeck und die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 5. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, geschehen und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 12. Juni d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung.

1. Vorlage des Verwaltungsberichtes der Direktion, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1896, sowie die Berichterstattung des Ausschusses über diese Vorlagen.
2. Genehmigung der Bilanz.
3. Neuwahl von vier Ausschussmitgliedern an Stelle des freiwillig ausgeschiedenen Herrn Hanseatischen Gesandten Minister Dr. Klügmann und der turnusmässig ausscheidenden Herren Bankier A. Schappach und Regierungsrath Koehler in Berlin und Konsul H. Fehling in Lübeck.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung, sowie die Revisionsbemerkungen des Ausschusses können von den Aktionären vom 25. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden.

Lübeck, den 20. April 1897. (914)
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Einladung zur 51., als ordentlichen 44. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 17. Mai 1897, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1896.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1896.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.

5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1897.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, u. zw.:

bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt in Wien,
„ „ Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskonto - Gesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 9. Mai 1897 zu hinterlegen.

Prag, am 15 April 1897. (915)

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

8. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Centesimalwaage von 40 000 kg Tragfähigkeit soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung einer Centesimalwaage für Bahnhof Cöthen“

versehen zu dem auf Freitag, den 30. April 1897, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1897. (916)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 3 Stück Ueberladekrahnen soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Ueberladekrahnen“

versehen zu dem auf Mittwoch, den 5. Mai 1897, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1897. (917)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Feuerungsmaterialien. Die Lieferung der innerhalb des Rechnungsjahres 1897/98 erforderlichen 1 200 t nländischen Braunkohlenbrikets bezw. Böhmischen Stückbraunkohlen soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 30. April d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 18. Mai 1897.

Magdeburg, den 12. April 1897. (918)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Hammer- etc. Stielen. Die Lieferung von 14 500 Stück Hammerstielen, 8 000 Stück Hackenstielen, 3 000 Stück Schaufelstielen und 2 000 Stück Besenstielen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstentrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 1. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. Mai dieses Jahres.

Magdeburg, den 15. April 1897. (919)

Königliche Eisenbahndirektion.

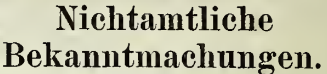
Lieferung von Portland-Cement. Die Lieferung der bis zum 31. März 1898 erforderlichen 3 000 t Portland-Cement soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zu Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 5. Mai 1897, Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 2. Juni d. J.

Magdeburg, den 15. April 1897. (920)

Königliche Eisenbahndirektion.



Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 33. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 28. April 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Elektrische Beleuchtung der Züge auf der Italienischen Mittelmeerbahn.

Als die Direktion des Materialdienstes der Italienischen Mittelmeerbahnen im Jahre 1892 die Einführung der elektrischen Beleuchtung in den Personenwagen ihres Netzes in Vorschlag gebracht hatte, waren schon viele andere Eisenbahnverwaltungen in mehr oder weniger ausgedehnten Versuchen mit der Lösung der nämlichen Frage beschäftigt, namentlich in der Absicht, den Gefahren und Unbequemlichkeiten, welche das gewöhnliche System der Fettgasbeleuchtung bei Eisenbahnzügen mit sich bringt, zu begegnen und wohl auch, um eine bessere Beleuchtung überhaupt zu schaffen.

Die bekanntesten elektrischen Beleuchtungen der Eisenbahnzüge lassen sich in drei Systeme eintheilen, wie folgt:

1. Die Erzeugung der elektrischen Energie erfolgt durch eine Dynamomaschine, welche im Gepäckwagen des Zuges untergebracht ist, und entweder von einem besonderen Motor oder von einer Achse des Fahrzeuges angetrieben wird. Die Stromzufuhr zu den Lampen erfolgt mittelst einer Leitung, welche den ganzen Zug durchläuft. Wenn die Dynamo durch die Achse des Gepäckwagens bethätigt wird, erhält jeder Wagen eine kleine Akkumulatorenbatterie als Reserve für die Speisung der Lampen beim Anhalten des Zuges, d. i. beim Stillstand der Dynamo.
2. Jeder Wagen des Zuges ist mit einer kleinen, durch eine der Wagenachsen angetriebene Dynamomaschine ausgerüstet und ausserdem noch mit einer Reservebatterie zur Stromabgabe während des Anhaltens des Zuges versehen.
3. Jeder Wagen im Zuge erhält eine kleine mobile Akkumulatorenbatterie, deren Kapazität für die Abgabe elektrischer Energie während einer ganzen Zugfahrt ausreicht.

Die Direktion des Materialdienstes der Mittelmeerbahnen hielt die vorstehend unter 1. beschriebene Beleuchtungsart auf ihrem Netze nicht für anwendbar, weil einerseits dessen Hauptadern in der grossen Ausdehnung vom Thale des Po bis zum äussersten südlichen Ende der Italienischen Halbinsel viele Abzweigstationen haben, die wesentliche Aenderungen in der Zusammensetzung der Züge erfordern, andererseits sich diese Beleuchtungsart nur bei Durchgangswagen als anwendbar erweist, denn nur bei diesen ist auch während der Fahrt eine ausgiebige und sorgfältige Ueberwachung der in den Wagen untergebrachten verschiedenen Apparate zu ermöglichen, während bekanntlich die Personenwagen der Italienischen Mittelmeerbahnen nach dem Kupeesystem gebaut sind. Die vorstehend unter 2. angeführte Beleuchtungseinrichtung ist ziemlich verwickelt, sie hat bis heute eine eigentliche Anwendung in der Praxis nicht erfahren.

Die Direktion des Materialdienstes der Italienischen Mittelmeerbahn wählte von vornherein das vorstehend unter 3. aufgeführte Beleuchtungssystem, nämlich transportable Akkumulatoren, die in den Wagen selbst untergebracht werden. Auf Grund langer und eingehender Versuche erfuhr das System Aenderungen und wesentliche Vervollkommnungen, welche an den zuletzt erbauten Wagen endgültig zur Anwen-

dung kamen und die guten Ergebnisse haben nicht verfehlt, die Aufmerksamkeit der Fachkreise auf diese Beleuchtungsart zu lenken.

Wir sehen hier von einer Beschreibung der Akkumulatoren-Ladestationen, wie sie die Verwaltung der Mittelmeerbahnen in ihren Bahnhöfen Turin, Mailand und Rom für die elektrische Zugbeleuchtung erstellt hat, ab, da die betreffenden Einrichtungen, die übrigens auf eingehende Studien gegründet sind, keine charakteristischen, elektrotechnischen Eigenthümlichkeiten zeigen, wir gehen vielmehr kurz zur Beschreibung der Lichteinrichtung in den Wagen selbst über.

Die mit elektrischer Beleuchtung ausgerüsteten Wagen haben zwei eiserne Kasten unter dem Rahmen in der Querrichtung des Fahrzeuges. Jeder Kasten kann 2 Akkumulatorenbatterien aufnehmen.

Jede Batterie ist so montirt, dass sie in den eisernen Kasten derart eingeschoben werden kann, dass auf der Stirnseite die Batteriepole (+ und —) nach aussen zeigen. Die Batterieklemmen sind Federschrauben aus Argentin. Zum Schutze der Batterie ist vor der positiven Klemme eine Sicherung mit einem Abschmelzdraht zu 25 Ampère in die Leitung geschaltet. Auf dem Boden jedes Kastens sind Stahlrollen angebracht, auf welchen die Akkumulatorenkästchen auf Führungen beim Hineinschieben laufen. Die Batteriekisten müssen mit einem gewissen Kraftaufwand gegen die hintere Wand des Wagenkastens geschoben werden. Die Federn der Kisten greifen dann in einen daselbst angebrachten zweipoligen Hebelkontakt ein.

Die Thüren des Kastens sind mit Klappschlössern versehen; die mit denselben kommunizirenden senkrechten Führungsstangen der Thüren greifen indessen erst ein, wenn die Akkumulatoren in kontaktsicherer Lage richtig eingebracht sind. Die beiden selbstthätigen zweipoligen Kontakte jeder Kiste sind unter sich und mit den beiden entsprechenden Poldrähten der anderen Kiste des nämlichen Wagens mittelst gut isolirter Kupferdrähte verbunden. Die von einem Kasten zum anderen führenden Drahtleitungen sind in eiserne Röhren gelegt. Die Stromleiter führen in Rohrleitungen bis zu den Lampen.

Die positive Leitung befindet sich an derjenigen Wagenseite, an welcher der Zählapparat angebracht ist, von welchem weiter unten die Rede sein wird. Der negative Leiter zweigt nach der entgegengesetzten Wagenseite ab.

Die Anordnung des Stromkreises ist so getroffen, dass der Wagen beliebig mit einer einzigen Akkumulatorenreihe (2 Batterien) oder mit beiden Reihen (4 Batterien) beleuchtet werden kann. Bei der Benutzung von nur 2 Batterien bleibt die Maximaldauer der Beleuchtung auf 18 Stunden beschränkt. Bei der Anwendung aller 4 Batterien beträgt sie 36 Stunden.

Die Brennzeit wird von einem Messapparat nach dem System Aubert kontrolirt. Der Aubert'sche Verbrauchsmesser besteht aus einem in einer gusseisernen Dose eingeschlossenen Uhrwerk mit Kristallglasdeckel, Charnieren und Schloss. Der Apparat ist am Längsträger des Wagengestells seitlich neben den Akkumulatorenkasten befestigt. Der Uhrzeiger des Apparates bewegt sich nur, wenn die Lampen im Wagen, einzeln oder zusammen, brennen. Bei der Auswechselung der Akkumulatoren muss der Uhrzeiger immer auf den Nullpunkt eingestellt werden. Das Zifferblatt enthält eine Eintheilung von 42 Stunden; die Uhr läuft indessen 50 Stunden. Sie wird mittelst des Schlüssels der Akkumulatorenkasten aufgezogen.

Der Hauptschalter des Stromkreises, welcher das Anzünden und Auslöschen der Lampen besorgt und wie der Messapparat in den positiven Leiter geschaltet ist, befindet sich an einer der beiden Stirnseiten des Wagens, ähnlich wie der Hauptgashahn der mit Gasbeleuchtung versehenen Wagen.

Bei den nur mit Handbremsen ausgerüsteten Wagen befindet sich der Hauptausschalter an der dem Bremserhaus gegenüberliegenden Stirnseite des Wagens. Das Umstellen des Ausschalters geschieht mit dem Schlüssel der Gaslampen oder der Akkumulatorenkasten. Die Unterbrechung des Stromes (Auslöschen der Lampen) erfolgt durch Drehen des Schlüssels gegen einen Buchstaben *c* (chiuso, geschlossen). Bei einer Vierteldrehung nach rechts gegen einen andern Buchstaben *a* (aperto, offen) ist der Stromkreis in der Hauptleitung geschlossen und die Lampen brennen.

Die beiden Stromzuführungsdrähte befinden sich zusammen in einem Schutzrohr an der Wagendecke. Die zu den Lampen führenden Abzweigungsdrähte münden in Dosen an den Lampen aus.

Von aussen sind die elektrischen Lampen leicht erkennbar durch ihren roth lackirten Hut.

Zwei Sorten Lampen sind im Betrieb:

a) Lampen für die Kupees.

Sie gleichen im unteren Theil den Gaslampen mit Kristallglasglocken, Charnieren und Lichtschirmen. Der obere Theil ist ähnlich den Oellampen der Eisenbahnkupees konstruirt und trägt wie diese einen Kamin und einen Reflektor.

Im Innern der Lampe ist ein Lampenhalter angebracht, der 2 Glühlampen trägt. Die eine ist birnenförmig und hat eine Leuchtstärke von 16 Normalkerzen. Die zweite Glühlampe hat Kugelform und 5 bis 6 Normalkerzen Lichteffekt. An dem Lampenhalter sind zwei Paar Kontaktklemmen befestigt. An dem einen Klemmenpaar wird der Strom aus der Hauptleitung entnommen. Vom zweiten Klemmenpaar führen die Drähte zu einem kleinen Ausschalter, der an der Wagendecke neben einem Gelenk des Lichtschirmes angebracht ist. Ausschalter und Lichtschützer sind derart vereinigt, dass, wenn letzterer das Licht deckt, der Ausschalter auf Unterbrechung des Stromes steht. Umgekehrt wird beim Zurückschlagen des Lichtschirmes der Ausschalter auf Kontaktstellung gebracht, wodurch der Stromkreis hergestellt ist; im ersteren Falle erlischt die Lampe von 16 Normalkerzen und entzündet sich die kleinere.

Die Glühlampen haben Bajonettfassung; das Einsetzen geschieht vom Innern des Wagens aus nach Oeffnung der Glaskugel.

b) Lampen für Aborte und Gänge.

Die Konstruktion ist die nämliche, nur fallen die Lichtschützer weg. Auch hier trägt der Lampenhalter 2 Glühlampen doch hat jede nur 6 Kerzenstärken. Es brennt immer nur eines dieser Lämpchen, während das andere als Reserve dient und erst dann selbstthätig in Betrieb kommt, wenn das erstere versagen sollte.

Alle Lampen haben 2 Schlösser, eines auf dem Wagendach zum Oeffnen des Lampenobertheils (Hutes), das andere im Innern des Wagens zum Oeffnen der Glasglocke. Als Schlüssel können die für die Hauptausschalter dienenden benutzt werden.

Die Lampen sind so gebaut, dass an die Stelle des elektrischen Lichtes jederzeit die Oelbeleuchtung treten kann. Vor der Einschaltung der Oelbeleuchtung, wie auch beim Einsetzen neuer Glühlampen muss immer der Strom mittelst des Hauptausschalters abgestellt werden. Zur Aufbewahrung der Aushilfstheile und der während der Fahrt ausgebrannten Lampen ist in der Toiletteabtheilung des Wagens ein verschliessbares Kästchen mit Thüren angebracht.

Aus der vorstehenden Beschreibung geht hervor, dass man ängstlich Bedacht genommen hat auf möglichste Einfachheit der Einrichtung. Namentlich ist die Einschaltung von Nebenapparaten, wie Regulirwiderständen, Zellenschaltern usw. streng vermieden.

Von Wichtigkeit war, die richtige Wahl der Klemmenspannung zu treffen. Einige Bahnverwaltungen, wie die Französische Nordbahn, wählten eine Spannung von 30 Volt, wie sie sich aus der Hintereinanderschaltung von 16 Akkumulatorenzellen ergiebt (siehe „Revue générale des Chemins de Fer", März 1893). Diese Anordnung bringt einen Spannungsabfall vom Beginn bis zum Ende der Entladezeit von rund 6,5 Volt an den Lampenklemmen mit sich. Zur Erzielung einer konstanten Lichtstärke und zur gleichzeitigen Schonung der Lampen wird dadurch für jeden Wagen ein automatischer Zellenschalter erforderlich; jedenfalls ist aber bei dieser Span-

nung ein automatisch oder von Hand bedienter Widerstandsregulator unerlässlich. Dadurch entstehen ganz wesentliche Komplikationen, die man durchaus vermeiden sollte. Gerade mit Rücksicht auf diese Unzukömmlichkeiten wählten andere Bahnverwaltungen eine möglichst niedrige Betriebsspannung. So die Eisenbahndirektion Frankfurt, welche bei den Versuchen der Wagenbeleuchtung auf ihren Linien mittelst Akkumulatoren nach dem System Khotinski eine Spannung von 16 Volt (8 Elemente) anwendete und nachher sogar auf 11 Volt herunter ging. Diese Spannung muss wohl als das Minimum bezeichnet werden, welches bei solchen Anlagen noch praktisch möglich ist.

Wohl bleiben hierbei die Unterschiede in der Lichtstärke von Anfang bis zu Ende der Entladung unbemerkbar, dafür treten aber andere Uebelstände auf, namentlich beanspruchen die Lampen bei einer so niedrigen Spannung eine um so grössere Stromstärke. Unter solchen Verhältnissen erwies sich die Anwendung von Glühlampen grösserer Leuchtkraft als 8—10 Kerzenstärken praktisch als unmöglich.

Nach langen, eingehenden Versuchen entschied sich die Direktion des Materialdienstes zur Anwendung einer Betriebsspannung von 23 Volt, wie sie durch Hintereinanderschaltung von 12 Akkumulatorenelementen (in zwei Gruppen zu je 6) gegeben ist. Dabei findet an den Lampen eine Schwankung (Abfall) der Spannung von 25 auf 21 Volt statt. Durch die Erfahrung ist festgestellt, dass bei dieser Anordnung die Lichtschwankungen, wenn auch fühlbar, doch leicht erträglich sind. Es wurde dabei festgestellt, dass die Erschütterungen der Wagen keinen nachtheiligen Einfluss auf die Haltbarkeit der Glühlampen ausübten, obgleich diese länger als 250 Stunden brannten. Diese Brennzeit muss übrigens mit Bezug auf die Betriebskosten als Minimum bezeichnet werden.

Gegenstand besonderen Studiums bildete die Schaltungsweise der Akkumulatoren.

Jede Batteriereihe von 6 Elementen hat die Form eines geschlossenen Körpers von 860 mm Länge, 220 mm Breite und 305 mm Höhe und wiegt insgesammt 95 kg. Trotz des ziemlich beträchtlichen Gewichts ist die Handhabung einer solchen Batterie doch leidlich bequem. Zwei Mann Bedienung genügen vollkommen für den Transport unter Anwendung eines kleinen, speziell für diesen Zweck konstruirten Karrens. Von der Ladestation zum Zuge und umgekehrt brauchen übrigens die Batterien nicht gehoben zu werden. Von der Bank der Ladestation werden sie direkt auf den Karren und von diesem in die Wagenkästen geschoben, und zwar an beiden Orten, wie schon früher bemerkt, auf Leitschienen mit Rollen.

Die Einschaltung der Batterien in den Hauptstromkreis des Wagens erfolgt selbstthätig durch Drücken der Batteriekisten gegen die Hinterwand des Kastens. Dieses Verfahren findet übrigens bei den meisten Wagenbeleuchtungssystemen Anwendung; immerhin sind Verfahren und Anordnung der Einschaltung bei den Italienischen Mittelmeerbahnen sowohl wegen der Einfachheit und Solidität, als auch des absolut sicheren Kontaktes wegen bemerkenswerth, ohne dass dem Stromdurchgang, wäre die Spannung auch noch so stark, ein fühlbarer Widerstand entgegengesetzt würde; und in der That versuchte man häufig, die Batterien in kurzem Schlusse zu entladen, ohne dass im doppelpoligen Stromentnahmekontakte eine nennenswerthe Temperaturerhöhung wahrzunehmen gewesen wäre.

Die im Betrieb befindlichen Akkumulatoren sind Heusenberger'sche, sie haben folgende Verhältnisse:

Zahl der Platten eines Elementes	positive 9 negative 10
Abmessungen einer Platte	155 × 140 × 4 mm
Gewicht einer Platte	0,555 kg
Bleigewicht eines Elementes	11,0 „
Gewicht eines vollständigen Elementes mit Säure und Isolationsbestandtheilen	13,43 „
Kapazität eines Elementes bei einem Entladestrom von 10 Ampère	130 Ampèrestunden
Kapazität auf das Kilogramm Elektrode	12 „
Stärke des Ladestromes	17 Ampère
Stromstärke auf das Quadratcentimeter der positiven Platte	1,15 „

Die Akkumulatorenplatten bestehen aus einem Bleizwillich mit quadratischen Maschen von 6 mm Seite, welche von Stäbchen mit rhomboidischem Querschnitt gebildet werden. In den durch diese Stäbchen gebildeten Zwischenräumen (siehe die Skizze Fig. 1) befindet sich verdichtete aktive Masse in Form von in den Maschen eingezwängten und vom Bleizwillich festgehaltenen Zeltchen. In jedem Zeltchen befindet sich ein Loch von 2 mm Durchmesser, das den Zweck hat, dem Ladestrom eine grössere Angriffsfläche zu bieten, die Platte dadurch gegen die Molekularwirkung widerstandsfähiger zu machen und den inneren Widerstand des Elementes zu vermindern. Die Platten sind unter sich durch dünne, gewellte und durchlöcherte Ebonitstreifen isolirt.

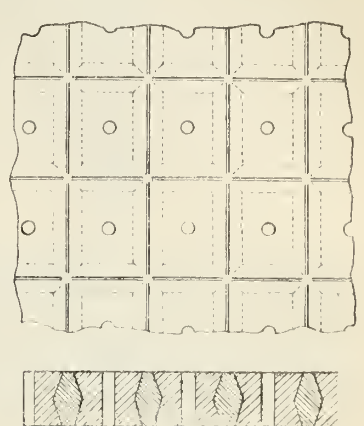


Fig. 1.

Bei den ersten Versuchen hatte man Diaphragmen aus Celluloid angewandt, doch fand man bald, dass dieser Stoff nicht nur ungeeignet für den Zweck war, sondern sogar für die Erhaltung der Platten schädlich wirkte; infolge dessen wurde das Celluloid trotz seiner grösseren Billigkeit aufgegeben.

Aus den angeführten Daten geht zwar hervor, dass der Heusenberger'sche Akkumulator sowohl in Bezug auf Kapazität als auch auf Ladefähigkeit anderen in der Industrie zur Anwendung kommenden Sammelbatterien nachsteht. Da indessen die geringere Leistungsfähigkeit und auch andere kleinere Mängel, wie das grössere Gewicht und der grössere zum Laden nöthige Zeitaufwand, keinen Einfluss auf die spezielle Verwendung, für die die Akkumulatoren bestimmt sind, ausüben, hat die Materialverwaltung der Mittelmeerbahn dieses Batteriesystem doch allen anderen vorgezogen, weil es infolge seiner Solidität durch das Schütteln der Wagen weniger leidet und so eine Garantie für den zuverlässigen Betrieb bietet.

Die beschriebene Anordnung der Lampenträger ist durchaus originell; erst nach Anwendung seitens der Mittelmeerbahn an den eigenen Wagen wurde sie auch von der Paris-Lyon-Mediterranée-Bahn bei einigen Versuchen elektrischer Zugbeleuchtung zur Anwendung gebracht (siehe die „Revue Générale" vom März 1893).

Die Mittelmeerbahn stellte sich bei der Lösung der Frage, die Beschaffenheit der Lampenträger betreffend, die folgenden Bedingungen:

1. es ist Vorsorge zu treffen, dass beim Erlöschen der Normallampe das Kupee nicht dunkel bleibt;
2. es ist dem Reisenden ein Mittel zu schaffen, um selbst auf leichte Weise die Helligkeit des Lichtes vermindern zu können;
3. desgleichen um nach Belieben die Lampen auf Nachtbeleuchtung zu stellen.

Bereits im Jahre 1889 hat der Direktor des Tecnomasio Italiano, Herr Ingenieur Cabella, ein einfaches und sinnreiches Mittel erdacht, um bei Lampen in Serienschaltung das unzeitige Verlöschen aller Lampen zu verhindern.

Diese Vorrichtung, welche erfolgreich den primitiven Oelpapier-Kurzschluss von Edison ersetzt, ist in der Skizze Fig. 2

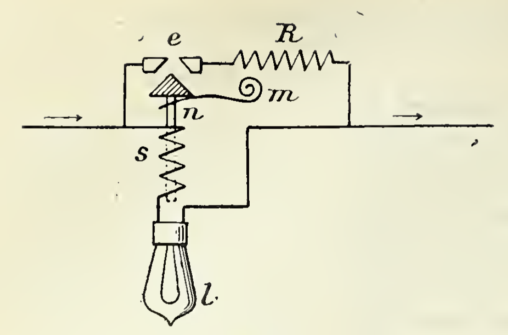


Fig. 2.

dargestellt. *s* ist ein Solenoid, eine Drahtspule, durch welche der Hauptstrom geht, der die Lampe *l* und alle anderen mit *l* in Serienschaltung befindlichen Lampen speist; *n* ist ein Kern aus weichem Eisen, welcher beim Stromdurchgang vom Solenoid *s* angezogen wird, und den Doppelkontakt *e* offen lässt. Versagt die Lampe *l*, so verliert das Solenoid *s* seine Anziehungskraft, der Kern *n* wird durch die Kraft der Spirale *m* mit seinem dreieckigen, kupfernen Kopfe in den Doppelkontakt *e* gepresst. Die Kontinuität des Hauptstromkreises bleibt somit gesichert und die Spannung infolge des festen Widerstandes *R*, der der Summe der Widerstände des Solenoides und der Lampe gleichkommt, konstant.

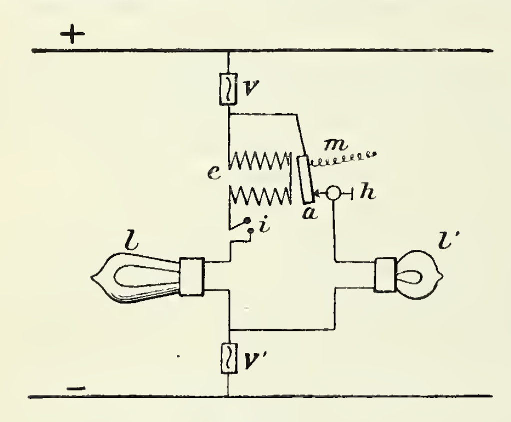


Fig. 3.

Die Mittelmeerbahn, von der soeben auseinandergesetzten Vorrichtung ausgehend, baute den in Skizze Fig. 3 verzeichneten Apparat, welcher allen an die Lampenträger zu stellenden obenerwähnten Bedingungen vollständig entspricht. Denkt man sich den Zusatzwiderstand *R* der Skizze 2 durch eine Glühlampe *l'* ersetzt, so hat man in der Hauptsache die von der Mittelmeerbahn gewählte Anordnung; natürlich mussten Form und Abmessungen der einzelnen Theile einer dem besonderen Zweck entsprechenden Abänderung unterworfen werden. Das einfache Solenoid *s* wurde in einen Elektromagneten in Hufeisenform *e* umgewandelt, der Kern *n* in einen Anker *a*, wie er bei den gewöhnlichen elektrischen Klingeln angewandt wird, und der Doppelkontakt *e* in einen einfachen Kontakt *h* mit Platinspitze und Stellschraube. Es wurde sodann ein doppelpoliges Ventil *v v'* mit bleiernem Abschmelzdrahte und ein kleiner Stromunterbrecher *i* hinzugefügt, welch letzterer geschlossen bleibt, wenn der Lichtschirm, der dem gewöhnlichen Pintsch-schen für Gaslampen vollkommen ähnlich ist, geöffnet ist, d. h. das Licht nicht deckt. Sowohl im Falle, dass die Hauptlampe *l* von 16 Normalkerzen infolge des Abbrennens des Drahtes versagt, als auch, wenn die Reisenden den Lichtschirm vor die Lampe ziehen, öffnet sich der Unterbrecher *i*, der Stromkreis *e i l* wird unterbrochen, der Anker fällt vom Elektromagneten ab, legt sich an den Kontakt *h* und zündet die Lampe *l'* von 6 Normalkerzen Lichtstärke an.

Das Lämpchen *l'* dient also einerseits als Reservelampe im Falle des Versagens der Normallampe *l*, andererseits als Nachtlampe. Es soll ferner noch erwähnt werden, dass auch durch ein nur geringes Senken des Lichtschirmes der Unterbrecher *i* geöffnet wird, sodass die Reisenden nach Belieben das Licht dämpfen können, indem durch das Senken des Schirmes statt einer Lampe von 16 Normalkerzen, die kleinere *l'* von nur 6 Kerzen zum Brennen gebracht wird.

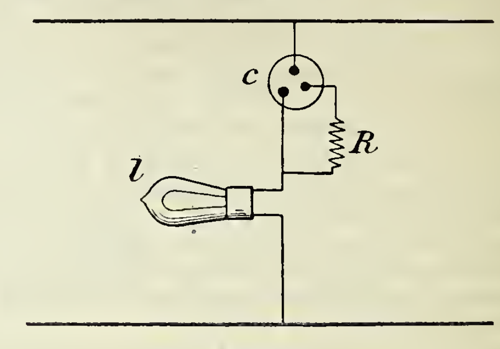


Fig. 4.

Auf anderen Bahnen erreicht man den gleichen Zweck durch die in der Skizze Fig. 4 gezeichnete Vorrichtung. *c* stellt einen Kommutator vor, der von den Reisenden gehandhabt, und durch den der Strom zur Lampe *l* entweder direkt geleitet werden kann, oder indirekt über einen kleinen Widerstand *R*, infolge dessen der Kohlenfaden nur zum Rothglühen gebracht und so das Licht gedämpft wird.

Diese Anordnung steht ohne Zweifel der von der Italienischen Mittelmeerbahn gewählten nach, einerseits, weil das geröthete Licht einer Lampe auf die Augen unangenehmer wirkt, als das einer kleinen Lampe von 6 Kerzen Lichtstärke, die in normalen Verhältnissen funktionirt, andererseits weil ein unnützer Verbrauch von Energie stattfindet, welcher keine andere Wirkung hat, als den Widerstand *R* zu erhitzen, und endlich, weil der Reisende, der sich eine Nachtbeleuchtung herstellen will, zwei getrennte Handgriffe auszuführen hat, eine, um den Umschalter zu stellen, und eine zweite, um den Lichtschirm herunterzuziehen. In den meisten Fällen wird sich der Reisende auf die zweite Handhabung beschränken, sodass bei diesem System gegenüber dem der Mittelmeerbahn ein bedeutender unnützer Stromverbrauch eintritt. Die in der Skizze Fig. 4 dargestellte Anordnung ist daher weniger wirthschaftlich und verursacht auch nach zurückgelegter Fahrt eine bedeutendere Spannungsabnahme, als die in Skizze 3 verzeichnete.

In der Praxis wurde die Bemerkung gemacht, dass bis zum Ende der Fahrt alle Normallampen der Wagen der Mittelmeerbahn das brillante, weisse Licht beibehalten, sodass im Vergleich zum Fahrtanfang kaum ein Unterschied in der Lichtintensität wahrnehmbar ist.

Zum besseren Verständniss des Systems erscheint noch angezeigt, die schematische Anlage der Stromkreise in jedem Wagen klar zu legen (siehe die Skizze Fig. 5).

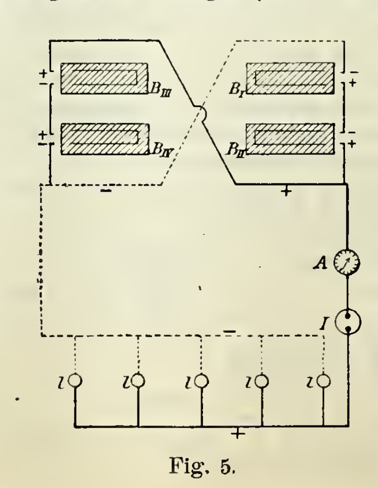


Fig. 5.

*B*I und *B*II sind 2 Batterien zu je 6 Elementen, mit dem Stromkreise in Serienschaltung verbunden. *B*III und *B*IV sind 2 andere Batterien einer zweiten Serie, die parallel zur ersten in den Stromkreis eingeschaltet wird, wenn man doppelte Brenndauer erzielen will. *A* ist der Verbrauchsmesser, System Aubert (Lausanne), *I* der Hauptausschalter des Stromes; *l l l l* sind die verschiedenen Lampen.

Wie aus der Zeichnung ersichtlich, sind die Lampen

und die beiden Batterienreihen parallel in den Hauptkreis eingeschaltet, und zwar in solcher Anordnung, dass die Leitungslänge für alle Lampen gleich ist, sodass der durch den Leitungswiderstand hervorgerufene Spannungsabfall für alle Lampen der nämliche ist, und folglich kein Unterschied der Lichtstärke in den einzelnen Abtheilungen eines Wagens wahrnehmbar sein kann.

Noch viele andere Einzelnheiten des Systems würden erwähnenswerth sein; doch dürfte die obige Beschreibung der bedeutendsten und wichtigsten Theile genügen, um die Ueberzeugung zu verschaffen, dass das günstige Resultat, das die mit diesem Systeme gemachten, seit Monaten andauernden Beleuchtungsversuche ergaben, ganz allein dem eingehenden und genauen Studium der Anlage in allen ihren kleinsten Theilen zuzuschreiben ist, ein Studium, das ganz besonders auch darauf gerichtet war, die Anlage so einfach wie möglich und so den speziellen Anforderungen der Eisenbahntechnik entsprechend zu gestalten.

Aus Friedrich List's „Eisenbahn-Journal".

Nr. 19. 1836.

Die Englischen Unternehmer Deutscher Eisenbahnen.

Der geneigte Leser wird aus unserer Nr. 17 ersehen haben, dass die von uns in Nr. 1 vorgeschlagene Route, gegen welche die Polemik des Herrn Elliot in der Hauptsache gerichtet war, inzwischen mit dem Namen der Hannöverischen Landeseisenbahn beehrt worden ist, und dass die darüber gesammelten Notizen dieselbe als äusserst vortheilhaft darstellen. Auch ist der Handelswelt hinlänglich bekannt, dass die von den Einwohnern Hannovers für diese Route neuerlich eröffnete Privatsubskription so vortrefflichen Fortgang hatte, dass zur Zeit, wo dieses Blatt im Publikum erscheinen wird, schwerlich noch Aktien zu haben sein dürften.

Dieser Kampf ist demnach als entschieden zu betrachten. Denn wenn die Hannoveraner sich erbieten, mit Hannöverischem und Deutschem Gelde die Hannöverischen Eisenbahnen zu bauen, und zwar unter den Bedingungen, welche die Hannöverische Regierung ihnen vorzuzeichnen für zweckmässig und billig hält, so wird schwerlich von Englischen Unternehmern und von Englischen Bedingungen noch weiter die Rede sein können

Wenn Herr Elliot bedenkt, dass er selbst, Seite 82 seiner letzten Schrift, für die Herstellung eines Deutschen Eisenbahnsystems den Deutschen den synthetischen Weg, der sich ja auch in Sachen der Handelsunion so herrlich erprobt habe, einzuschlagen gerathen hat, so wird er zugeben müssen, dass er selbst infolge dieser Ansicht zu Gunsten unseres Vorschlages entscheiden muss. Es ist der synthetische Weg, wenn jeder Deutsche Staat auf seinem Territorium so baut, wie er es zunächst für seine Territorialinteressen am angemessensten hält, und wenn man nur in denjenigen Unternehmungen, die ein gemeinschaftliches Interesse haben, gemeinschaftliche Sache macht.

Erwägt man die Sache in Hamburg vorurtheilsfrei, so wird man auch dort zugestehen müssen, dass dieser Weg am schnellsten und sichersten zum Ziele führt. Eine Bahn, die aus dem Innern von Deutschland nach der Elbe, in die Nähe von Hamburg führt, muss für Hamburg vor allem eine wünschenswerthe Sache sein. Dieser Zweck wird durch das Hannöverische Eisenbahnsystem und seine Fortsetzungen erreicht, damit ist also das Hauptbedürfniss Hamburgs befriedigt.

Wünschenswerther ist es freilich, dass die Eisenbahn bis vor die Thore Hamburgs führe. Der Erreichung dieses Zweckes stehen aber zur Zeit noch Vorurtheile, die schwerlich in der Eile zu überwinden sein dürften, entgegen. Wäre es nun klug, wenn Hamburg eine Unternehmung, wodurch es jenen grösseren Zweck ohne sein Zuthun erreicht, mit neidischen Augen betrachtete, weil es nicht zugleich auch den kleineren mit erreichen kann? Mit nichten! Um so weniger wäre dies klug, als fast mit Gewissheit anzunehmen ist, dass es nicht lange anstehen kann, bis die besseren Einsichten und die höheren Interessen von ganz Hannover über die Vorurtheile und die Privatinteressen einiger Individuen den Sieg erringen. Offenbar können nur wenige Privatpersonen in Harburg, etwa etliche Spediteure, Schiffer usw., durch die Eisenbahnvereinigung verlieren und durch die Trennung gewinnen. Ganz Harburg aber und noch mehr ganz Hannover verliert bedeutend durch diese Trennung, und es ist nicht anzunehmen, dass Regierung und Stände sich nicht davon überzeugen werden. Diese Vereinigung wird und muss um so eher zustande kommen, je schneller Hannover mit Bremen und Harburg in Verbindung gesetzt werden wird.

Wir danken zum Schluss Herrn Elliot für die ehrenvolle Weise, womit er unserer früheren Bestrebungen in Sachen des Deutschen Handelsvereins, wie unserer gegenwärtigen in betreff der Eisenbahnen gedenkt. Er hat dadurch seine anderwärtigen Ausfälle gegen uns um so mehr gut gemacht, als sie infolge der Ergebnisse der neuesten Zeit auf ihn selbst zurückfallen. Wir ehren und achten die Engländer, sie sind uns das Ideal einer Nation, besonders in ökonomischen Dingen, und wir haben unseren Landsleuten immer gepredigt, in dieser Beziehung in ihre Fussstapfen zu treten. Mit Dank und Anerkennung sprechen wir von jeder ihrer neuen Maschinen, von jeder ihrer öffentlichen Verbesserungen. Bringen sie uns aber Geschenke ins Haus, sei es in Geld oder in guten Rathschlägen, wie unsere Nationalwohlfahrt zu fördern sei, so fürchten wir die Danaer

„. . . . und doppelt, wenn sie schenken".

Dass Herr Elliot uns den Ertrag des Eisenbahnjournals nachrechnet und unsere Rechnungsfehler zu berichtigen sucht, macht seinem Englischen Herzen Ehre. Zu seiner Beruhigung können wir aber versichern, dass auch in dieser Beziehung die Zeit Rosen gebracht, indem die erste Auflage sich bereits fast ganz vergriffen hat. Sollte überhaupt Herr Elliot sich die Mühe geben wollen, seine Werke selbst wieder zu lesen und mit den Ergebnissen der letztverflossenen 6 Monate zu vergleichen, so dürfte er wohl selbst die Ueberzeugung gewinnen, dass unter den mannigfaltigen grossen Eigenschaften, die er sein eigen nennen kann, die Gabe der Weissagung sich nun einmal nicht befindet.

Zum friedlichen und freundschaftlichen Abschied reichen wir Herrn Elliot die Hand, indem wir ihm hiermit gerne bezeugen, dass er gegen unsere Angabe, als bekleide er die Stelle eines Sekretärs des Englischen Generalkonsulats in Hamburg, bei uns Reklamation erhoben und uns ersucht habe, diesen Irrthum zu berichtigen. Wir an unserem Theil sind durch einen Aufsatz der Allgemeinen Zeitung irre geleitet worden und haben der vermeintlichen amtlichen Qualität des Herrn Elliot in keiner anderen Absicht erwähnt, als um dadurch seine Person besser zu bezeichnen.

Ein merkwürdiger Eisenbahndampfwagen.

Ein Schreiben aus Charleston vom 4. Dezember v. J. gibt über die Leistungen eines dort neu erbauten Eisenbahndampfwagens folgenden Bericht:

„Diese von E. K. Dod, Oberingenieur unserer Bahn, erbauten sechsrädrigen Lokomotivmaschinen machen den Weg von Charleston nach Acken und wieder zurück (240 Meilen) in drei Tagen mit einer Ladung von 130 t (2600 Ctr.), womit sie ohne Beihilfe alle auf dieser Route vorkommenden Steigungen überwinden, wovon einige 37 Fuss in der Meile (5200 Fuss) also 1 in 140 stark sind. Sie werden bemerken, dass diese Leistung mehr als das Doppelte dessen beträgt, was die Baltimore- und Ohio-Eisenbahndirektion von ihren Maschinen in ihren Berichten rühmt. Diese nämlichen Maschinen sind imstande, einen gewöhnlichen Passagierwagenzug 40 Meilen in der Stunde zu ziehen; gegenwärtig aber gehen sie mit demselben nur 20 Meilen in der Stunde. Die Cylinder haben $10^1/_2$ Zoll, die Treibräder 54 Zoll im Durchmesser."

Hierbei ist zu bemerken, dass die Eisenbahn, auf welcher die Dampfmaschine so ausserordentliches leistet, eine Holzeisenbahn von der leichtesten Bauart ist.

Vermeidung der Nachtheile kurzer Krümmungen bei Eisenbahnen.

Herr Cleveland von Baltimore hat einen Eisenbahnwagen erfunden, welcher auf den kurzen Krümmungen der Baltimore- und Susquehannahbahn 30 Englische Meilen zurücklegte, ohne die Eisenbahn im geringsten zu beschädigen oder an Kraft bedeutend abzunehmen. Sollte sich der Wagen des Herrn Cleveland für die Länge als brauchbar bewähren, so würden kurze Krümmungen kein bedeutendes Hinderniss mehr bei der Anlage von Eisenbahnen sein, wodurch, zumal in gebirgigen Gegenden, ein grosser Theil der Anlagekosten erspart würde.

Neuorleans und Nashville Eisenbahn.

Fünfzig Meilen von dieser Bahn, worüber wir schon in unserer Nummer 16 Bericht gegeben haben, sind bereits in Kontrakt gegeben; die Bahn soll von der solidesten Art sein, d. h. der Oberbau wird von Holz sein und auf die Geleisebäume werden platte Eisenschienen, $2^3/_4$ Zoll breit und $1^1/_2$ Zoll dick, aufgenagelt werden. Dies sind wohl die stärksten, platten

Rails, die je in Anwendung gebracht worden. Die ordinären sind $1^1/_2$ Zoll breit und $^5/_8$ Zoll dick. Auf der Leipzig-Dresdener Bahn sollen sie 2 Zoll breit und 1 Zoll stark werden.

Nr. 21. 1836.

Der Fluch der Habsucht und hoher Fahrtaxen.

Man hat schon oft die Bemerkung gemacht, diejenigen Finanziers, welche die Industrie und die Konsumtion zu hoch besteuern, seien jenem weisen Manne zu vergleichen, der, um noch schneller reich zu werden, die Henne tödtete, die ihm goldene Eier gelegt hatte. Ueberall, wo man die Konsumtionsabgaben verminderte, zeigte sich, dass die Einnahme sich vermehrte. Die nämliche Erfahrung macht man jetzt auch auf den Eisenbahnen.

Belgien ist auf seiner Staatseisenbahn mit dem lobenswerthen Beispiel vorangegangen, die Fahrtaxen der Reisenden, und besonders die der letzten Klassen, drei Mal billiger zu stellen als auf der Lyon- und St. Etiennebahn. Das Resultat hiervon ist, dass die Belgische Eisenbahn drei Mal (ja wahrscheinlich in Jahr und Tag vier bis fünf Mal) mehr Reisende zu befördern hat als die Französische, und dass jene von Reisenden allein ein reines Einkommen von mehr als 10 % bezieht, während diese bei einem ungeheuren Gütertransport nicht mehr als 3,5 % Dividende erschwingen kann. Vergleicht man die Verschiedenheit der Ansätze nach den verschiedenen Klassen der Reisenden, so erscheint der Belgische Tarif in einem noch viel glänzenderen Licht. Auf den Belgischen Bahnen zahlt die letzte Klasse der Reisenden $^4/_5$ weniger als die erste (jene 2,50 Frcs., diese 0,50 Frcs.), auf der von Lyon nach St. Etienne zahlt dagegen die letzte Klasse mehr als die Hälfte der ersten (jene 7 Frcs., diese 4 Frcs).

Am weisesten aber zeigt sich die Französische Verwaltung darin, dass sie den Gebrüdern Segnin und Eduard Biot als blossen Konzessionären ein Benefiz von 85 — sage fünfundachtzig Prozenten — von allem Einkommen über 4 % gestattet. Wenn also die Bahn 1 100 000 Frcs. oder 10 % reines Einkommen gewährt, so beziehen die Herren Konzessionäre jährlich 280 500 Frcs. und zwar in alle Zukunft und mit allen im Lauf der Zeit zuwachsenden Vermehrungen, und für nichts und wieder nichts, da die Herren Segnin und Biot weder etwas leisten, noch sich zu etwas verbindlich machen.

Die Nürnberg-Fürther Eisenbahn.

Aus einem Vortrage des Direktors Herrn Scharrer in einer Generalversammlung der Aktionäre für die Ludwigseisenbahn ergibt sich der Gesammtaufwand für Bau-, primitive Einrichtungs- und Anschaffungskosten bis zum 6. März 1836 auf 181 630 fl. 30 kr. Im ersten Betriebsquartale vom 8. Dezember 1835 bis 7. März 1836 wurde die Bahn von 74 512 Personen benützt, welche ein Fahrgeld von . . . . . 10 565 fl. 51 kr. bezahlten. Die Ausgaben betrugen während dieser Zeit zur Unterhaltung . . 4 494 „ — „

folglich reiner Ueberschuss 6 061 fl. 51 kr., oder auf das Anlagekapital von 180 000 fl. ein jährlicher reiner Gewinn von 13,5 %.

Die Dampfmaschine beförderte bei 402 Fahrten 40 005 Personen und gewährte dadurch ein Fahrgeld von 5 672 fl. 44 kr. Die Unterhaltungskosten der Maschine an Kohlen und Holz betrugen . . . . 1 084 „ 05 „

folglich reiner Ertrag 4 588 fl. 39 kr.

Dagegen wurden durch 10 Pferde bei 1 263 Fahrten 31 507 Personen befördert, durch welche eine Einnahme von 4 893 fl. 07 kr. bewirkt wurde.

Die Fütterungskosten der Pferde betrugen . . 622 „ 35 „

folglich reiner Ertrag 4 260 fl. 32 kr.,

sodass also der Dampfwagen, trotz der theueren Kohlen, welche indess in Zukunft billiger zu erlangen sind, 218 fl. 8 kr. mehr Ertrag lieferte als die 10 Pferde.

In der Versammlung wurde bestimmt, in den nächsten 10 Jahren jährlich durch Zurücklegung von 10 % der reinen Einnahme einen Reservefonds zu bilden und einen Reservedampfwagen und noch drei Transportwagen anzuschaffen.

Gegenwärtig stehen die Aktien dieser Bahn auf 300; sind aber, da sie sich in festen Händen befinden, nicht zu haben.

Nr. 22. 1836.

Das Einkommen von Reisenden auf Eisenbahnen.

Bei Abfassung der Leipziger Berichte haben wir nach den Erfahrungen der Liverpool-Manchesterbahn angenommen, die Zahl der Reisenden vermehre sich infolge des Eisenbahntransportes um das Zwei- bis Dreifache, und bei den dort bestehenden Fahrtaxen und Preisen bringe ein Reisender so viel als 19 Ctr. Waaren reinen Ertrag zur Kasse. Damals wurden von manchem diese Annahmen für übertrieben gehalten; die Erfahrung hat aber bereits gezeigt, dass sie weit unter der Wirklichkeit stehen. Herr von Gerstner beweist in seinem neuesten Werk über die Russischen Unternehmungen, dass in den letztverflossenen drei Jahren ein Reisender auf der Manchester-Liverpoolbahn so viel als 76 Pud (28 Ctr.) und auf der Lyon- und St. Etiennebahn so viel als 63 Pud reine Einnahme gewähre.

Noch viel günstigere Resultate liefert die Erfahrung auf den Belgischen Eisenbahnen hinsichtlich der Vermehrung des Personentransportes. Nach den bisherigen Erfahrungen darf man annehmen, dass zwischen Brüssel und Antwerpen die Zahl der Reisenden ungleich grösser sein wird, als zwischen Liverpool und Manchester und 10 bis 15 Mal grösser als bei den vorigen Transportmitteln. Es ist aber eine irrige Meinung, wenn man glaubt, diese ausserordentliche Vermehrung der Reisenden sei bloss der anfänglichen Neugierde zuzuschreiben und werde später aufhören. Im Gegentheil, überall hat die Erfahrung bewiesen, dass, wie gross auch das anfängliche Zuströmen der Reisenden gewesen sein mag, die Zahl derselben doch späterhin von Jahr zu Jahr wenigstens um 5 bis 10 % gestiegen ist. Der Hauptgrund dieser ausserordentlichen Vermehrung liegt darin, dass nunmehr die Masse des Volkes, die zuvor zu Fusse gegangen ist, es vortheilhafter findet, zu fahren, und dass diese Klasse nun weit öfter fährt, als sie vorher zu Fusse gegangen ist. Welchen überwiegenden Einfluss die niedrigste Klasse der Reisenden auf die Einnahme habe, ergibt sich aus allen Eisenbahnrechnungen. Auf der Route von Brüssel nach Mecheln betrug die Durchschnittseinnahme nur 13 Sous pro Kopf, also nur 3 Sous mehr als die niedrigste Fahrtaxe, während noch 3 höhere Klassen zu 1— 1,50 und 2,50 Frcs. vorhanden sind. Auf der Nürnberg-Fürther Bahn beträgt die Durchschnittseinnahme nur 8 kr., also ebenfalls nur $^1/_3$ mehr als die niedrigste Fahrtaxe (6 kr.). Hieraus erhellt, dass die Eisenbahnen vorzüglich auf die zwei niedrigsten Klassen der Reisenden zu spekuliren haben.

Der Umstand, dass zwischen Brüssel und Mecheln weit mehr, und sogar von Nürnberg nach Fürth so viele Reisende von Anfang an die Bahn benutzen als von Liverpool nach Manchester nach sechsjährigem Betriebe, und dass auf diese beiden Bahnen $2^1/_2$ Mal so viele Reisende gehen als zwischen St. Etienne und Lyon, erklärt sich, wie wir früher schon dargethan haben, einzig daraus, dass in Brüssel und Nürnberg die Fahrtaxen für die niedrige Klasse der Reisenden viel günstiger gestellt sind als in Liverpool und Lyon. Es wäre daher einen Versuch werth, ob nicht eine weitere Verminderung noch günstigere Resultate lieferte. Die Fahrtaxe zu 6 kr. pro Deutsche Meile für die Person ist dem Gewicht nach immer noch ungefähr dreimal höher als die Frachttaxe für Güter gestellt werden kann, wobei noch in Betracht kommt, dass bei den Passagieren die Auf- und Abladekosten wegfallen. Wenn auch nur durch die auf diese Weise erzielte Vermehrung der Passagierzahl der durch Herabsetzung der Fahrtaxen entstehende Ausfall in dem reinen Einkommen der Bahn balancirt würde, wäre der Gewinn schon bedeutend genug. Denn die Menschen mobil machen, ihren Wirkungskreis erweitern, ihnen Gelegenheit geben, Zeit und Mühe zu sparen, heisst so viel, als neue schaffende Kräfte hervorrufen, heisst neue Quellen des Nationalreichthums eröffnen.

Viele verkennen die Wohlthat, die jedem einzelnen, also auch dem ganzen Staate durch diese grössere Beweglichkeit aller Individuen zugeht, so sehr, dass sie sogar das öftere und auf alle Klassen ausgedehnte Reisen für schädlich halten; sie können sich nicht einmal zur Weisheit der Begründer der Zunftordnungen erheben, die eine mehrjährige Wanderzeit zur Bedingung des Meisterrechts gemacht haben. Wenn künftig ein Handwerksgehilfe im Tag so viel verdient, als er braucht, so wird er am nämlichen Tag, wo er diese Reise macht, noch die Kosten derselben gewinnen und nebenbei nicht nur alle Mühe und Zehrungskosten der Fussreise ersparen, sondern auch die Annehmlichkeiten einer Lustfahrt geniessen. Die Gesellschaft aber wird $^7/_8$ an der Zeit gewinnen, welche alle diese Handwerksgehilfen damit zubringen, dass sie Stunde für Stunde ihr eigenes Gewicht und ihre Kleider von einem Ort zum anderen tragen, ohne dabei etwas anderes zu produziren, als zerrissene Sohlen. Der Vortheil der Gesellschaft erstreckt sich aber noch weiter. Wenn die gemeinste Klasse der Handwerker mit viel grösserer Leichtigkeit und Annehmlichkeit und mit viel geringeren Kosten und Gefahren sich von einem Ort zum anderen begeben kann, wird sich die Zahl der reisenden Gehilfen bedeutend vermehren, werden sie öfter ihren Aufenthalt von einem Ort zum anderen verlegen, werden sie ungleich weiter reisen als früher. Sie werden also mehr Bildung und eine grössere Masse nützlicher Erfahrungen und Geschicklichkeiten erwerben und nach Hause bringen. Handwerker, die England und Frankreich bereist haben, werden künftig in Deutschland keine Seltenheit mehr sein. Fabrikanten werden ohne ausserordentliche Kosten Arbeiter nach fremden Ländern schicken können, um sich dort ihnen unbekannte Fertigkeiten und Verfahrungsweisen zu eigen zu machen. Mit der Etablirung des Handwerkers hört aber der Nutzen des wohlfeilen und schnellen Reisens noch nicht auf, denn nun wird ihm die Auf-

suchung der erforderlichen Materialien und neuer Absatzwege erleichtert. Sieht er sich durch zu grosse Konkurrenz in seinem bisherigen Wohnort oder aus anderen Ursachen in seinem Nahrungsstand bedroht, so ist es ihm weit leichter möglich, einen anderen Ort, der seinen Verhältnissen besser entspricht, aufzufinden und seinen Aufenthalt dahin zu verlegen.

Die Wohlthat der erleichterten Ortsveränderung wird sogar dem gemeinen Tagelöhner und dem kleinen Ackerbauer Gelegenheit zu besserer Verwerthung seiner Kräfte verschaffen, indem er sich in Zeiten, wo er wenig oder nichts zu Hause zu thun hat, nach entfernten Städten oder Fabriken oder nach Gegenden begeben kann, wo neue Werke und Bauten angelegt werden oder wo man, wie zur Zeit der Ernte, des Herbstes usw., einer grösseren Anzahl von Arbeitern benöthigt ist.

Mit einem Wort, der Nutzen des schnelleren und wohlfeileren Reisens wird sich vermittelst des Eisenbahntransportes erst an den niederen Ständen recht erproben, und es wird sich zeigen, dass sogar die Hauptrouten in Binnenländern, wie die Württembergischen und Bayerischen, Hunderttausende im Jahr zu transportiren haben werden.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Schöneberg und Wilmersdorf-Friedenau neu errichtete Haltepunkt „Ebersstrasse" für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:

zwischen Schöneberg und Ebersstrasse . . . 1,34 km
„ Wilmersdorf-Friedenau und Ebersstrasse . . . . 1,29 „

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. wird der an der Linie Rosswein-Niederwiesa, zwischen den Stationen Hainichen und Frankenberg neu errichtete Haltepunkt Dittersbach bei Frankenberg für den öffentlichen Personen-, Reisegepäck- und beschränkten Stückgutverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Czegléd-Szolnok, zwischen den Stationen Abony und Szolnok gelegene Ausweiche Paladies, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, ist am 6. März d. J. als Halte- und Verladestelle auch für den beschränkten Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden. In dieser Halte- und Verladestelle können nur Wagenladungs-Frachtgutsendungen des Baron Friedrich Harkányi auf- und abgegeben bezw. ein- und ausgeladen werden. Lebende Thiere und derartige Güter, deren Ein- und Ausladung besondere Einrichtungen erfordern, sind von der Abfertigung in Paladies ausgeschlossen.

Das neue **Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement** ist allseitig eingeführt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1648 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das neue Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 1678 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Schwedischen Staatsbahnen auf Theilnahme der Nordischen Verwaltungen an dem Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen des Vereins (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Die Aenderungen der Betriebsordnung, welche am 1. Juli d. J. in Kraft treten, beziehen sich neben einigen redaktionellen Aenderungen des Textes hauptsächlich auf die Erhöhung der Sicherheitsmaassregeln als Folge der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten auf den Eisenbahnen Deutschlands. Sie bedingen eine vermehrte Sorgfalt bei der Instandhaltung des rollenden Materials. Die bisher vorgeschriebene, nur alle drei Jahre bezw. nach Zurücklegung von 30 000 km sich wiederholende eingehende Revision der Eisenbahnwagen hat sich bei dem in den Personenzügen laufenden Wagenmaterial nicht mehr als genügend erwiesen. Allerdings ist an der allgemeinen Festsetzung der Zurücklegung von 30 000 km vor jeder neuen eingehenden Revision festgehalten; da aber diese Zahl jetzt im allgemeinen in viel kürzerer Zeit und bei den bedeutenden Geschwindigkeitsunterschieden in sehr verschiedener Zeit erfüllt wird, so sind die Revisionstermine verkürzt worden. Danach soll nunmehr bei den vorzugsweise in Schnellzügen laufenden Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen die Frist 6 Monate, bei den übrigen Personen-, Post- und Gepäckwagen 1 Jahr betragen. Nur für die übrigen Güterwagen ist die alte dreijährige Frist beibehalten worden.

Betriebsergebnisse im Monat März d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat März d. J. ergibt für 66 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40 256,72 km, folgendes: Im Monat März d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 27 385 125 ℳ oder 1 385 511 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 694 ℳ oder 3,89 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 83 016 589 ℳ oder 7 419 127 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 068 ℳ oder 8,33 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende März d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 327 924 142 ℳ oder 17 729 259 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 10 045 ℳ oder 3,74 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 812 903 101 ℳ oder 44 167 825 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 24 468 ℳ oder 3,70 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 12 868 083 ℳ oder 649 424 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 949 ℳ oder 1,34 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 34 254 767 ℳ oder 2 113 630 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5 105 ℳ oder 5,58 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Erfurt. Die 37,31 km lange Neubaustrecke Zeitz-Camburg, von der die Theilstrecke Zeitz-Groitzschen bereits am 1. d. Mts. für den Wagenladungsverkehr eröffnet wurde, wird am 1. Mai d. J. in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betriebe übergeben werden. Von den an dieser Strecke gelegenen Stationen werden jedoch nur die Haltestellen Groitzschen, Schkölen und Molau, und zwar für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren, Schkölen ausserdem noch für die Abfertigung von Fahrzeugen und der Haltepunkt Walda „Rgbz. Merseburg" für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet. Die Abfertigung von Sprengstoffen und Privatdepeschen ist ausgeschlossen. Die übrigen an der Strecke gelegenen Stationen Droyssig, Weickelsdorf, Osterfeld „Rgbz. Merseburg" und Cauerwitz werden bis auf weiteres dem Betriebe noch nicht übergeben. Für die neue Bahn haben Gültigkeit: die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Direktionsbezirk Stettin. Am 1. Mai d. J. wird die als Nebenbahn betriebene 1,7 km lange Neubaustrecke Crampas-Sassnitz-Sassnitz Hafen mit der Station III. Klasse Sassnitz Hafen für die Abfertigung von Personen, Leichen, Fahrzeugen und Gütern eröffnet, für Leichen, Fahrzeuge und Güter einstweilen jedoch nur insoweit, als dieselben seewärts aus- oder eingehen. Die Strecke ist vollspurig, wird mit Dampfkraft betrieben und schliesst in Crampas-Sassnitz an die Strecke Bergen-Crampas-Sassnitz an. Der zulässige grösste Radstand beträgt 5,0 m, der Raddruck 7000 kg; bei Verladung offener Wagen ist das Lademaass I anzuwenden. Der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 220 m auf 0,73 km, die grösste Neigung 1 : 37 auf 1,40 km.

Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn. Die 3 km lange Theilstrecke Clauen (Dorf)-Hohenhameln ist am 18. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Stettin. Am 1. Mai d. J. werden auf den an der Nebenbahn Schivelbein-Polzin gelegenen, bisher nur für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eingerichtet gewesenen Stationen Simmatzig, Ziezeneff, Redel, Lutzig und Polzin auch Personen, Gepäck, Leichen und Stückgut abgefertigt. Die Abfertigung von Fahrzeugen findet nur im Verkehr mit der Station Polzin statt. Die An-

nahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen Stationen ausgeschlossen.

Badische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Offenburg-Singen zwischen Engen und Mühlhausen belegene Station Welschingen wird am 1. Mai d. J. für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versuche mit Buchenschwellen.

Die Preussische Staats-Eisenbahnverwaltung stellt gegenwärtig mit getränkten Eisenbahnschwellen aus Buchenholz Versuche in grösserem Umfange an, um die Wirthschaftlichkeit dieses Materials zu prüfen. Zu diesem Zwecke hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Lieferung von 50 000 Schwellen inländischen Ursprungs erster und 30 000 Schwellen zweiter Klasse vergeben. Die Schwellen werden gehobelt, gebohrt, getränkt und, um das Reissen zu verhindern, mit zwei eisernen 13 mm starken Schraubenbolzen versehen. Für die Schwellen erster Klasse leistet die liefernde Firma 15 Jahre, für diejenigen zweiter Klasse 10 Jahre Garantie. Die Verlegung der Schwellen soll auf verschiedenen Strecken, jedoch möglichst im Anschluss geschehen, um ein recht genaues Bild von der Brauchbarkeit des Materials zu erhalten.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

In der Generalversammlung wurde das Anerbieten des Belgischen und Preussischen Staates, betreffend die Verstaatlichung der Bahn, einstimmig angenommen. Die Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt geht danach um den Preis von 20 Millionen Francs an Belgien über. Die Linie Aachen-Kohlscheid-Kämpchen erwirbt Preussen für 1 129 000 ℳ. vorbehaltlich der Genehmigung des Landtags.

Braunschweigische Landesbahn.

Im Jahre 1895 wurden 399 695 Personen (gegen 379 816 Personen im Vorjahre) befördert und dafür 159 660 (152 388) ℳ. vereinnahmt. Der Güterverkehr ergab bei einer Transportmenge von 528 992 (500 128) t einen Ertrag von 561 645 (537 770) ℳ. Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 845 731 (805 782) ℳ. und die Betriebsausgaben auf 437 541 (425 907) ℳ. = 51,74 (53,69) % der Roheinnahmen. Unter Berücksichtigung der Antheile des Erneuerungsfonds ergibt sich ein Ueberschuss von 412 875 (392 942) ℳ., von welchem eine Dividende von 4,75 (4,5) % vorbehaltlich der Genehmigung durch die Generalversammlung zur Vertheilung gelangt. Bei 3,65 Millionen Mark Aktienkapital und 4,51 Millionen Mark Anleiheschuld bezifferten sich am Jahresschluss die Fonds der Gesellschaft wie folgt: Reservefonds I 75 000 ℳ., Reservefonds II 30 000 ℳ., Erneuerungsfonds I 119 189 ℳ. und Erneuerungsfonds II 58 918 ℳ. Von den 4 %igen Prioritäten zweiter Emission befinden sich noch 225 000 ℳ. im eigenen Besitz der Gesellschaft.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Die Verwaltung bringt für das Jahr 1896 die Vertheilung einer Dividende von 1,5 % (gegen 1,25 % im Vorjahre) in Vorschlag.

Filderbahn.

In der am 13. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung wurde die Dividende pro 1896 für die Stammaktien auf 3 % und für die Prioritäts-Stammaktien auf 6 % festgesetzt.

Greifenhagener Kreisbahnen.

Der Aktiengesellschaft Greifenhagener Kreisbahnen, welche den Bau und Betrieb einer Kleinbahn von der Station Finkenwalde der Eisenbahn Stettin-Stargard (Pommern) nach Neumark beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Der „Reichs-Anzeiger" veröffentlicht die Konzessionsurkunde (v. 7./4. 1897), betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Oldenburg i. H. nach Heiligenhafen durch die Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft.

Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der neuen Bahnstrecke erforderliche Anlagekapital ist auf den Betrag von 1 100 000 ℳ. festgesetzt worden.

Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen maassgebend. Die Spurweite der Bahn soll 1,435 m betragen.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss längstens binnen 1½ Jahren nach Ertheilung der Konzession erfolgen.

Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft.

Die am 21. d. Mts. stattgehabte Generalversammlung hat beschlossen, die Satzungen dahin abzuändern, dass die Gesellschaft befugt sein soll, behufs Baues von Bahnen und anderen Verkehrsanstalten im In- und Auslande Obligationen bis zur dreifachen Höhe des jeweiligen Aktienkapitals auszugeben.

Elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.

Die Verhandlungen wegen einer Verständigung zwischen den Finanzgruppen der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft und der Gesellschaft für elektrische Unternehmungen wegen der Finanzirung des von der Firma Siemens & Halske projektirten und zum Theil bereits in der Ausführung begriffenen Systems elektrischer Bahnen in Berlin haben sich noch in letzter Stunde zerschlagen; die Diskontogesellschaft mit ihren Verbündeten bleibt dem Unternehmen fern und die Deutsche Bank auf ihren Kreis beschränkt. Infolge davon mussten die ersten Pläne wesentlich reduzirt werden. Die von Siemens & Halske errichteten und weiter projektirten Berliner elektrischen Strassenbahnen gehen an eine besondere Gesellschaft über, deren Finanzirung die Firma von Koenen & Co. übernommen hat, und die Hochbahn vom Bahnhof Warschauerstrasse bis zum Bahnhof Zoologischer Garten, mit einer Abzweigung zum Potsdamer Bahnhof, deren Ausführung der Firma Siemens & Halske verbleibt, wird bei einer Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen eingebracht, die sich inzwischen bereits unter Führung der Deutschen Bank konstituirt hat. Die Linie vom Potsdamer Bahnhof zum Brandenburger Thor und weiter bis zum Bahnhof Friedrichstrasse, die als Untergrundbahn herzustellen ist, bleibt dieser Gesellschaft vorbehalten. Nach diesen Aenderungen konnte der Kapitalbedarf der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen zunächst auf 25 Millionen Mark reduzirt werden und es wird beabsichtigt, denselben je zur Hälfte in Aktien und Obligationen aufzubringen. Für die Aktien übernimmt die Firma Siemens & Halske für die Dauer der Bauperiode, die auf vier Jahre bemessen ist, eine Zinsgarantie von 4 %; die Obligationen werden aus dem Baufonds verzinst.

Kleinbahnen der Firma Lenz & Co.

Für die unter der Betriebsleitung der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Stettin, stehenden Klein- und Nebenbahnen, welche in Vorpommern belegen sind, ist am 1. d. Mts. eine eigene Betriebsabtheilung mit dem Sitz in Greifswald unter der Firma: „Betriebsabtheilung Greifswald der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co." eingerichtet worden, welcher Abtheilung die Betriebsleitung folgender Bahnen übertragen ist: a) Franzburger Kreisbahnen, b) Franzburger Südbahn, c) Rügen'sche Kleinbahnen, d) Aklam-Lassaner Kleinbahn, e) Demminer Kleinbahnen und f) Greifswald-Grimmener Eisenbahn. Alle Anfragen usw. bezüglich dieser Bahnen sind daher an die vorgenannte Adresse zu richten. Die übrigen in Pommern belegenen Kleinbahnen bleiben bis auf weiteres bei der Betriebsabtheilung Stettin der bezeichneten Gesellsehaft.

Kleinbahnprojekte.

Die Firma Vering & Waechter in Hannover beabsichtigt, an Stelle der früher in Aussicht genommenen Kleinbahnen von Nenndorf nach Münster a. Deister und von Springe nach Barnten eine Kleinbahn von Nordstemmen über Schulenburg, Eldagsen, Springe, Altenhagen, Münster a. Deister, Lauenau und Rodenberg nach Nenndorf mit Abzweigung von Eldagsen über Gestorf nach der Zuckerfabrik in Bennigsen herzustellen.

Berlin-London.

Mit Beginn des diesjährigen Sommerfahrplans werden in dem Verkehr zwischen Berlin und London wiederum erhebliche Verbesserungen auf der Route via Vlissingen zur Einführung gelangen. Unter Beibehaltung der bisherigen Abfahrtszeit von Berlin $10.\underline{05}$ Ab. wird die Ankunft in London schon um $7.\underline{15}$ des folgenden Abends erfolgen, gegen 9.08 Ab. bisher. Abgesehen davon, dass hierdurch die Reise um 2 Stunden abgekürzt wird. ist diese Beschleunigung auch von besonderer Wichtigkeit für die nach dem Norden Englands bestimmte Post. Die Abendzüge von London nach dem Kontinent werden 20 Minuten später gelegt, also ab Victoria $8.\underline{50}$ Nm., ab Holborn $8.\underline{46}$ Nm.; trotzdem erfolgt die Ankunft in Berlin 1½ Stunden früher, wie bisher, und zwar $7.\underline{00}$ Ab., anstatt $8.\underline{28}$ Ab., wodurch auch die Reisenden und die Post nach dem Osten Deutschlands und Russland günstige Anschlüsse erhalten. Eine weitere wesentliche Verkehrserleichterung ist durch die Herstellung direkter Verbindungen und die Einstellung durchgehender Wagen nach und von dem Norden Englands im Anschluss an die Dampfer in Queenboro' geschaffen worden. In dem Zuge Quennboro' ab 6.30 Vormittag (Anschluss von Berlin 11.50 Vormittag) werden direkte Wagen über London eingestellt nach Birmingham, London und North Western Station (Ankunft 11.40 Vm.), nach Manchester (1.50 Nm.), nach Liverpool (2.00 Nm.). In umgekehrter Riehtung

desgleichen in den Zügen Liverpool, London und North Western Station (Abfahrt 4.05 Nm.), Manchester (4.15 Nm.), Birmingham (5.45 Nm.), Queenboro' (Ankunft 10.10 Nm.), in Berlin 7.00 Nm. Hierdurch wird die Reise zwischen Berlin und Liverpool, Manchester und Birmingham um nicht weniger als 3½ Stunden abgekürzt, und der bisherige Uebergang der Reisenden sowie die Ueberführung des Gepäcks in London kommt in Wegfall.

Strassenbahnen.

Die Hamburg-Altonaer Trambahn-Gesellschaft wird auf ihren Strassenbahnlinien in der Stadt Altona den elektrischen Betrieb einführen.

Braunschweigische Strassenbahn. Die Generalversammlung genehmigte endgültig den Bau und die Finanzverträge mit der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft wegen Einführung des elektrischen Betriebes.

Personalnachrichten.

A. Gustav von Golz.

In Genehmigung seines Abschiedsgesuches ist der General der Infanterie und Chef des Ingenieur- und Pionierkorps und Generalinspekteur der Festungen Adolf Gustav von Golz am 3. d. Mts. mit Pension zur Disposition gestellt worden. Excellenz v. Golz hat sich um die militärische Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens grosse Verdienste erworben, weshalb die nachfolgenden Notizen für unsere Leser von Interesse sein werden.

Golz trat am 6. Januar 1851, nachdem er zu Breslau die Abiturientenprüfung bestanden, als Einjährig-Freiwilliger bei der damaligen 5. Pionierabtheilung ein. Am 3. April 1852 zum Portepeefähnrich, am 26. Oktober 1852 zum Sekondlieutenant befördert und in die 6. Pionierabtheilung versetzt, wurde er im Jahre 1856 zum Adjutanten der genannten Pionierabtheilung und 1859 zum Adjutanten beim Chef des Ingenieurkorps ernannt und am 1. Juli 1860 zum Premierlieutenant befördert. Nachdem er 1864 den Feldzug gegen Dänemark mitgemacht hatte, wurde er am 1. Februar 1866 zum Hauptmann befördert und kommandirte in dem Feldzuge gegen Oesterreich eine Kompagnie im Garde-Pionierbataillon. Im April 1867 in das Kriegsministerium versetzt, war er während des Deutsch-Französischen Krieges dem Grossen Hauptquartier als Ingenieuroffizier des Kriegsministeriums zugetheilt. Er hat am Bau der Umgehungsbahn um Metz hervorragenden Antheil genommen, machte die Belagerung von Paris mit und wurde mit dem Eisernen Kreuz 2. Klasse dekorirt. Am 22. Dezember 1870 zum Major befördert, wurde er im Mai 1874 zum Kommandeur des Hannoverschen Pionierbataillons No. 10 ernannt und im Januar 1876 als Bataillonskommandeur in das Eisenbahnregiment versetzt, nachdem er von einer Amerikanischen Orientirungsreise zurückgekehrt war. Im Mai 1877 mit Führung dieses Regiments beauftragt, nachdem er am 20. September 1876 zum Oberstlieutenant befördert war, wurde er am 13. November 1877 zum Kommandeur des Eisenbahnregiments ernannt und ihm im Oktober 1884 der Rang eines Brigadekommandeurs verliehen. Nachdem er im Mai 1886 unter Belassung in seiner Stellung zur Dienstleistung im Generalstabe kommandirt und speziell dem Chef des Generalstabes der Armee zur Disposition gestellt worden war, wurde er am 18. September 1886 unter Stellung à la suite des Eisenbahnregiments und Versetzung in den Nebenetat des Grossen Generalstabes zum Chef der Landesaufnahme ernannt. In seiner zehnjährigen Stellung beim Eisenbahnregiment, welches unter ihm zu der Stärke von 14 Kompagnien heranwuchs, hat sich von Golz um die Organisation dieses Korps bedeutende Verdienste erworben; auch die Luftschifferabtheilung, für die er sich ganz besonders interessirte, wurde unter ihm errichtet. Am 4. Dezember 1886 wurde er zum Generalmajor befördert, am 24. April 1888 zum Inspekteur der 1. Ingenieur-Inspektion und am 16. Mai 1888 zum Präses des Ingenieurkorps ernannt. Am 4. Dezember 1888 erfolgte seine Beförderung zum Generallieutenant, nachdem er zuvor an die Spitze des Ingenieurkorps gestellt war, und am 27. Januar 1894 die zum General der Infanterie. Sehr ungern sah man den verdienstvollen, liebenswürdigen Mann, welcher in Anerkennung seiner grossen Verdienste am 10. Mai 1896 in den Adelsstand erhoben war und als höchsten Orden das Grosskreuz des Rothen Adlerordens mit Eichenlaub erhalten hatte, aus dem aktiven Dienst scheiden, wozu er durch Krankheit leider gezwungen war. Möge es ihm vergönnt sein, noch recht lange die verdiente Ruhe zu geniessen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. In dem am 1. d. Mts. zur Einführung gekommenen Kohlentarif No. 8 sind unter II — Kilometerzeiger — die Entfernungen von den Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken nach Heidingsfeld um 3 km zu kürzen.

St. Johann-Saarbrücken, 24. April 1897.
Königliche Eisenbahndirektion. (921)

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Crampas/Sassnitz-Sassnitz Hafen. Am 1. Mai d. J. wird die als Nebenbahn betriebene Neubaustrecke Crampas/Sassnitz-Sassnitz Hafen mit der Station Sassnitz Hafen für die Abfertigung von Personen, Leichen, Fahrzeugen und Gütern eröffnet, für Leichen, Fahrzeuge und Güter einstweilen jedoch nur insoweit, als dieselben seewärts aus- oder eingehen.

Ueber die Tarifsätze geben die betreffenden Abfertigungsstellen Auskunft.

Stettin, im April 1897. (922)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Staatsbahn - Personenverkehr. Am 1. Mai d. J. wird der Haltepunkt Weidenhof, zwischen Oswitz und Schebitz gelegen, für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet.

In Weidenhof werden alle Züge mit Personenbeförderung mit Ausnahme der Schnellzüge 41 und 42 anhalten.

Breslau, den 17. April 1897. (923)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Personenverkehr. Am 1. Mai d. J. wird der Haltepunkt Cunau, zwischen Hansdorf und Halbau gelegen, für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet. In Cunau werden die Personenzüge Nr. 71, 81, 87, 3061 und 62, 72, 82, 3046 anhalten.

Breslau, den 16. April 1897. (924)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Binnen-Güter-Tarif in Kraft. Derselbe enthält neben den ergänzenden Bestimmungen eine Erweiterung des Kilometerzeigers infolge Eröffnung der Neubaustrecke Schiessplatz Cummersdorf-Jüterbog, sowie Nummerirung der Ausnahmetarife entsprechend den der Staatsbahn.

Am gleichen Tage tritt ein Nachtrag I zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif in Kraft. Derselbe enthält neue Preistafeln I und II.

Die in dem Tarif bezw. Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (925)

Militärbahn-Staatsbahn-Verkehr. Am 1. Mai 1897 erscheint ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Königlichen Militär-Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Preussischen Staatsbahnen, der Kreis Oldenburger, der Stargard-Cüstriner und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn andererseits. Durch diesen Tarif wird der Militärbahn - Staatsbahn - Gütertarif vom 1. Juni 1889 nebst sämmtlichen Nachträgen aufgehoben. Neben einer Erweiterung der direkten Verkehrsbeziehungen enthält der Tarif zahlreiche Ermässigungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen und Entfernungen. Soweit vereinzelt Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Juni 1897 ab gültig. Die für die Militärbahnstationen Kolzenburg und Werder-Zinna vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. Der Tarif kann durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich bezogen werden.

Berlin, den 22. April 1897. (926)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Oesterreich. Ab 15. Mai d. J. gelangen für Hohlglastransporte in Ladungen zu 10 000 kg nachstehende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Erdweis	Von Suchenthal
	M. für 100 kg	
Gustavsburg transit	2,07	2,10
Frankfurt a. M. Hafen	2,00	2,03
Mainz Hafen, Kastel Hafen	2,08	2,11
Mannheim transit, Ludwigshafen a. Rh. transit	2,09	2,12

München, im April 1897. (927)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni 1897 tritt für den Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben werden neben wesentlichen Verkehrserweiterungen auch einzelne wenige Verkehrsbeschränkungen, sowie mehrfache Frachtermässigungen, jedoch auch einige unerhebliche Erhöhungen herbeigeführt. Die letzteren erlangen erst am 16. Juli 1897 Gültigkeit. Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:
der bisherige Gütertarif für den Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn vom 1. April 1893 nebst Nachträgen,
der Gütertarif für den Binnenverkehr des früheren Direktionsbezirks Bromberg vom 1. Januar 1893 nebst Kilometerzeiger vom 1. Juli 1894,
der Staatsbahngütertarif
Bromberg-Breslau vom 1. XI. 91,
Bromberg-Berlin vom 1. VIII. 91,
Bromberg-Magdeburg vom 1. VIII. 89,
Bromberg-Altona vom 1. I. 93,
Bromberg-Erfurt vom 1. I. 92
und zwar in vollem Umfange.
Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.
Druckabzüge des neuen Tarifs können durch die Verbandsstationen käuflich bezogen werden.
Danzig, den 22. April 1897. (928)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Mai dieses Jahres wird die Station Kohlmühle der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgüterverkehr einbezogen.
Die Verbandsstationen ertheilen über die Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze Auskunft.
Dresden, den 21. April 1897. (929)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai l. J. kommen die nachbezeichneten, Aenderungen und Ergänzungen der Haupttarife enthaltenden Nachträge zur Ausgabe
Nachtrag IX zu Tarifheft Nr. 1,
„ VIII „ „ Nr. 2.
München, im April 1897. (930)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband; Gütertarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1897 wird die Bahnstation Fürth in die Ausnahmetarife Nr. 21 (Glaubersalz und Soda), 33 (Chamottesteine, 48 (Roherze) und 49 (Düngemittel) mit den für Doos bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.
München, im April 1897. (931)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnstationen) der IV. Nachtrag zur Einführung, welcher von dem Materialdepot der unterfertigten Stelle um den Preis von 50 ₰ für das Stück bezogen werden kann.
München, im April 1897. (932)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit sind Frachtsätze für Eil- und Stückgut für Reisen in den Tarif für den Verkehr mit Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn aufgenommen worden. Gleichzeitig hat der Ausnahmetarif Nr. 3 mit den Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. auch für krummlinig profilirte usw. Steine Gültigkeit erhalten.
Darmstadt, den 21. April 1897. (933)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Die in den von der vormaligen Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn, sowie von der Direktion der Main-Neckarbahn veröffentlichten Bestimmungen über die Reexpedition von Eisensendungen in Wagenladungen in Darmstadt enthaltenen Vorschriften werden am 1. Juni d. J. ohne Ersatz aufgehoben.
Mainz, am 16. April 1897. (934)
Königl. Preuss. und Grossh. Hessische
Eisenbahndirektion.

Zu den Theilen I der Tarife für die Deutsch - Luxemburgischen Verkehre vom 1. Januar 1893 treten am 1. Mai d. J. Nachträge in Geltung und zwar ein Nachtrag V zum Allgemeinen Eisenbahn Gütertarif (Theil I) und ein Nachtrag IV zum Allgemeinen Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen (Theil I). Durch dieselben kommen diejenigen Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement, der Allgemeinen Tarifvorschriften und des Nebengebührentarifs zur Durchführung, welche am 1. April d. J. in den Theilen I für die inneren Deutschen Verkehre eingetreten sind. Exemplare dieser Nachträge sind bei sämmtlichen betheiligten Bahnen erhältlich.
Strassburg, den 15. April 1897. (935)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verbandsgüterverkehr Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Kohlmühle der Sächsischen Staatsbahnen mit den um 5 km erhöhten Entfernungen der Station Schandau in die Tarifhefte 1 und 2 für den Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischen Güterverkehr einbezogen.
Dresden, am 21. April 1897. (936)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird die Sächsische Verkehrsstelle Kohlmühle für den allgemeinen Klassengutverkehr einbezogen. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen stellen sich um 4 km höher als diejenigen für die Station Wendischfähre und der im Ausnahmetarife 2 für Artikel der Oesterreichischen Stückgutklasse II in Abtheilung B (Seite 227 des Tarifes) für Schandau-Kohlmühle zu berechnende Anstossbetrag beziffert sich auf 0,06 ℳ für 100 kg.
Dresden, am 21. April 1897. (937)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Mit Wirkung vom 1. Mai d. Js. wird die nur für den Wagenladungsverkehr eröffnete Station Hostenbach Bhf. der Reichseisenbahnen in den Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben auf Befragen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Frankfurt a. M., den 18. April 1897. (938)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien. Mit Gültigkeit vom 16. April d. J. bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1897 sind für Kohlen- und Kokssendungen, welche für Regiezwecke der Salzkammergut-Lokalbahn-Gesellschaft bestimmt sind, bei Aufgabe als Frachtgut unter Einhalt der einschlägigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zu berechnen:

Von	Nach	
Zabrze	Salzburg	187,2
„	Ischl	182,2
Zabrze Koksanstalt	Salzburg	187,6
„ „	Ischl	182,6
Ludwigsglück	Salzburg	187,2
„	Ischl	182,2

Heller für 100 kg.
Kattowitz, den 24. April 1897. (939)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1897 finden die mit Nachtrag II zum Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen Gütertarife auf 1. Februar 1897 eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von kondensirter Milch in Wagenladungen von mindestens 5 000 kg bezw. 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmengen von Lindau Rangirbahnhof nach Mannheim unverändert auch im Verkehr mit Ludwigshafen, Station der Pfälzischen Bahnen, Anwendung.
Karlsruhe, den 22. April 1897. (940)
Generaldirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. wird die Station Fürth in die Ausnahmetarife Nr. 15 und 33 in Theil II Heft 1 einbezogen.
München, im April 1897. (941)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Gütertarif, Theile III A und III B. Mit Gültigkeit von sogleich wird ein Berichtigungsblatt zu den Theilen III A und III B des Deutsch-Russischen Gütertarifs herausgegeben. Dasselbe enthält die infolge der seit dem 1. April n. St. d. J. eingetretenen Verstaatlichung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und der anderweiten Abgrenzungen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Frankfurt a. M., Köln, Mainz und St. Johann-Saarbrücken nothwendig gewordenen Aenderungen. Druckstücke dieses Berichtigungsblattes sind durch die Verbandstationen zu beziehen.
Bromberg, den 19. April 1897. (942)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der Ausnahmefrachtsatz für Cementsendungen von Heidelberg nach Mannheim transit Wasserweg von 0,09 ℳ für 100 kg wird auf den 1. August l. J. aufgehoben.
Karlsruhe, den 24. April 1897. (943)
Generaldirektion.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Am 1. Mai d. J. wird die Station Hostenbach der Reichseisenbahnen in den Niederländisch-Südwestdeutschen Verkehr einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.
Köln, den 24. April 1897. (944)
Königliche Eisenbahndirektion.

(Güterverkehr rtsetzung S. V.)

Nr. 8. Jahrgang 1897. Berlin, am 28 April 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Fässchen	Kapern —	5	1	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
2	A	41/49	9	Pack	leere Säcke —	114,5	2	Hohenbocka	K. E.-D. Halle a/S.	
3	A	1/3	3	Kisten	geräucherte Fische —	18	3	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
4	A B	1061	1	Kiste	Handbesen —	18	4	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Elberfeld.
5	A B	30	1	Korb	Wurstwaaren —	30	5	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
6	A B	10	1	Lattenkiste	Stroh —	39	6	Bremen	K. E.-D. Hannover	
7	A D	1/2	2	Ballen	Decken —	36	7	Mainz	Direktion Mainz	
8	A H	182	1	Ballot	? —	35	8	Heidelberg	Badische Stsb.	
9	A S	101	1	Kiste	gefüllt —	23	9	Mainz	Direktion Mainz	Essenheim-Mainz bezettelt.
10	A T	15	1	—	Sessel —	5	10	Voerde	K. E.-D. Elberfeld	Voerde.
11	A Z	4998	1	Fass	leer —	11	11	Mainz	Direktion Mainz	*)
12	B	154	1	Bund	Gussringe —	3	12	Crefeld	K. E.-D. Köln	
13	B	—	1	Bündel	Säcke —	10	13	Mainz	Direktion Mainz	Mannheim-Mainz bezettelt.
14	B	2	1	Kiste	leer —	7	14	„	„	
15	B C	3053	1	„	gefüllt —	52	15	„	„	
16	B H	44	1	Fass	leer —	17	16	„	„	**)
17	B S J	537	1	Kollo	Rundeisen —	13	17	Aachen	K. E.-D. Köln	
18	C H ✕	1	1	„	Pappe —	8	18	Langwedel	K. E.-D. Hannover	
19	C M & C	40	1	Korb	4 gläserne Schmiergefässe	3	19	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	
20	C N	10997	3 1	Stangen Stange	Winkeleisen — Eisen —	120	20	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	Hagen i/W.
21	C W C	73	1	Kiste	gefüllt —	19	21	Godesberg	K. E.-D. Köln	
22	C W	46	1	Holzkoffer	Kleider —	35	22	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
23	D	269	2	—	Holzrahmen —	6	23	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
24	D H	175	1	Kiste	Südfrüchte —	12	24	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Elberfeld.
25	D	1327	1	„	4 Stahlrohre —	28	25	Mülfort	K. E.-D. Köln	
26	D & C	99	1	—	Nähmaschine —	40	26	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
27	E B E	673/1	1	Kiste	Briefumschläge —	165	27	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
28	E G	879	1	Fass	leer —	16,5	28	Bremen	K. E.-D. Hannover	Dresden-Mainz bezettelt.
29	E G C	1966	1	Kiste	gefüllt —	—	29	Mainz	Direktion Mainz	
30	E L S C	4070	1	„	Kaffeekannen —	52	30	Crefeld	K. E.-D. Köln	
31	E O	—	1	Fass	leer —	—	31	Wörrstadt	Direktion Mainz	
32	E S	226678	1	Kiste	? —	32	32	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	Mannheim-Mainz bezettelt.
33	F	26308	1	Fass	gefüllt —	16	33	Mainz	Direktion Mainz	
34	F A	2851	1	Ballen	? —	16,5	34	Trebbin	K. E.-D. Halle a/S.	
35	F B	1/2	2	Kistchen	vern. Krahn u. Rohr	4	35	Werl	K. E.-D. Elberfeld	Werl.
36	F B	12	1	Sack	Betten	12	36	Elberfeld	„	Elberfeld.
37	F C	92	4	Stück	eiserne Federn —	44	37	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
38	F D	434/37	4	Ballen	Wurzeln —	395	38	Zell i/W.	Badische Stsb.	
39	F E	1	1	Kiste	gefüllt —	82	39	Bingerbrück	K. E.-D. Köln	
40	F R	3959	1	Fass	leer —	10	40	Mainz	Direktion Mainz	Wetter-Mainz bezettelt.
41	F S	226678	1	Kiste	? —	32	41	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
42	F V	26	1	Lattengestell	leere Kisten —	12	42	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
43	F W	1/2	2	Kisten	leer —	35	43	Mainz	Direktion Mainz	
44	G B	1064	1	Fass	leer —	8	44	„	„	†)
45	G B	113	1	Ballen	Metallstaub —	25	45	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	Düsseldorf-Derendorf.
46	G B C	4185	1	Stange	Stahl —	?	46	Remscheid-Vieringhausen	„	Remscheid-Vieringhausen.
47	G C B	3256	1	Bund	11 Stäbe Rundstahl —	15	47	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	

*) Frankenberg-Mainz bezettelt.
**) Schmallenberg-Mainz bezettelt.
†) Nievernheim-Mainz bezettelt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	G G	5309	1	Kiste	leer —	9	48	Bremen	K. E.-D. Hannover	
49	G H	8886	1	Fass	Zuckercouleur —	195	49	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
50	G H	7658	1	Kiste	gefüllt —	26	50	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
51	G K	I	1	„	Eisenwaaren —	74	51	Hagen-Oberh.	K. E.-D. Elberfeld	
52	G K	38757	1	Ballen	Tuch —	45	52	Elberfeld	„	Elberfeld.
53	G R	1396	1	Fass	leer —	10	53	Mainz	Direktion Mainz	
54	H	532	1	Kiste	Seifenstein oder Aetznatron	19,5	54	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
55	H	1	1	Sack	Eisen —	89	55	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
56	H	14	1	—	eis. Rohr, 85 cm lang	4	56	Darmstadt	Direktion Mainz	
57	{ HF }	4411	1	Kiste	leer —	11	57	Mainz	„	Stromberg-Mainz bez.
58	H F	5160	1	—	Rindshaut —	27	58	Gera	K. E.-D. Erfurt	
59	H G	20	1	Sack	Betten usw. —	46	59	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	Opladen.
60	H H	—	2	Kolli	Guss —	3	60	Mainz	Direktion Mainz	Neuhütte-Mainz bez.
61	H H P	1330	1	Ballen	lebende Pflanzen, junge Tannen	62	61	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	Remscheid.
62	H K	19	1	Kiste	leer —	22	62	Mainz	Direktion Mainz	
63	{ HK H }	265	1	Kübel	gesalzene Därme —	38,5	63	Eulenburg	K. E.-D. Danzig	
64	H K	29/30	2	Kisten	lebende Bienen —	17	64	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
65	H L	7 u. 8	4	—	Stühle —	20	65	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
66	H M	7	1	Bund	2 braun gestrichene Bretter	12	66	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
67	H S	4	1	Packet*)	gefüllt —	6	67	Mainz	Direktion Mainz	*) in Papier.
68	H S	200	1	Ballen	Tuch —	11	68	Aachen	K. E.-D. Köln	
69	J A	I	1	Pack	Kleider —	59	69	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
70	J B	160/65	6	Kolli	Guss —	10	70	Mainz	Direktion Mainz	
71	J K	1/2	2	Fässer	leer —	140	71	„	„	Breslau-Mainz bez.
72	J K	4066	1	Kiste	Umzugsgut —	40	72	Hildburghausen	K. E.-D. Erfurt	
73	J K	168	1	Fass	? —	—	73	Schönefeld	K. E.-D. Halle a/S.	
74	J K	587	1	Kiste	Hohlglas —	93	74	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
75	J N	412	1	Fass	leer —	12	75	Mainz	Direktion Mainz	
76	J S	2	1	Koffer	gefüllt —	77	76	„	„	
77	J S	1677/78	1 1	Kiste Sack	? —	46	77	Neisse	K. E.-D. Breslau	
78	{J S ◇ R}	—	1	Fass	gefüllt —	130	78	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beklebt: v. Hamburg.
79	J W	7008	1	Kiste	leer —	5	79	Düsseld.-Derend.	„	Düsseldorf-Der.
80	J W	10074	1	Ballen	? —	75	80	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	gez.: Hannover N. / Bucarest.
81	K	2	1	Fass	leer —	12	81	Mainz	Direktion Mainz	Augsburg-Mainz bez.
82	K	3137	1	Kiste	Kinderherd —	17	82	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
83	K	3	1	Korb	Fett —	28	83	„	„	
84	K A	1474. 1523 1525/6 1454. 1321	6	Kisten	leer —	120	84	Mainz	Direktion Mainz	
85	K C	II	1	—	1. Fleischkorb —	14	85	Teterow	Meckl. Friedr. Franz	
86	K & Co.	6902 7863	2	Kisten	leer —	29	86	Bremen	K. E.-D. Hannover	
87	K & C	111	2	Pack	Drahtpfannen —	52	87	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
88	K H U oder D W	8280	1	Sack	Kaffee —	30	88	Mohrungen	K. E.-D. Königsberg	
89	K S	$10^1/_2$	1	Pack	Schiefertafeln —	8,5	89	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Franz	
90	L	1/3	3	Fässer	leer —	36	90	Mainz	Direktion Mainz	
91	L A	100	1	Pack	Eisenwaaren —	6	91	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
92	L P	2395	1	—	Tischchen —	1	92	Bremen	K. E.-D. Hannover	
93	L S	332	1	Rohr	— —	45	93	Bretten	Badische Stsb.	
94	L W	62	1	Ballen	Drucksachen —	?	94	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Wilhelmshaven.
95	M A V	494	1	Kette	12 m lg. m. Haken und Ring	—	95	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
96	M C	2425	1	Kiste	1 Rolle Messingblech	35	96	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	Barmen - Rittershausen.
97	M K	100	1	Ballen	Gewebe —	10	97	Ohligs	„	Ohligs.
98	M R	1	1	Kiste	leer —	15	98	Mainz	Direktion Mainz	
99	M R	100	1	„	Butter —	20	99	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Elberfeld.
100	M S	5554	1	Fass	Rübenkreude —	286,5	100	Tütz	K. E.-D. Bromberg	
101	M u. S	924	1	Ballen	Wollwaaren —	38	101	Mühlhausen	K. E.-D. Erfurt	
102	M S	286	1	„	Baumwollwaaren —	15	102	Hildburghausen	„	
103	N	38	1	Fass	leer —	12	103	Mainz	Direktion Mainz	Kreuznach-Mainz bez.
104	O B	4	1	—	Pflugschaar —	2	104	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
105	P S	—	1	Pack	leere Säcke —	20	105	Düsseld.-Bilk	„	Düsseldorf-Bilk.
106	R	—	5	—	Kohlenkasten —	23	106	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
107	R E	7778	1	Kiste	? —	32	107	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
108	R E	1	1	„	gefüllt —	18	108	Budenheim	Direktion Mainz	

Lfde. Nr.	Bezeichnung — Marke	Bezeichnung — Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort — Station	Lagerort — Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
109	R K	460	1	Korb	Hufeisen —	25	109	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
110	R O	55	3	Stäbe	Flachstahl —	11	110	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
111	S	—	1	Sack	Schrot —	12,5	111	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
112	S	—	1	Stange	Stahl, 2,95 m lang —	9	112	Heidelberg	Badische Stsb.	
113	S A	—	1	Sack	Leimknochen —	23	113	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	
114	T	759	1	Fass	leer (Petroleumfass) —	37	114	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
115	U	—	4 16	— Stück	Stangen ⊔ Eisen — Bolzen m. Schrauben	75	115	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
116	V B	—	2	—	gusseis. Füsse —	4	116	Bremen	„	
117	V L	15	1	Pack	Thürbeschlagtheile —	4	117	Solingen S.	K. E.-D. Elberfeld	Solingen-Süd.
118	W G	40	1	—	l. Seifentonne —	9	118	Wipperfürth	„	Wipperfürth.
119	W M	1650	1	Koffer*)	Hoffmanns Stärke —	18	119	Briesen W./Pr.	K. E.-D. Bromberg	*) (Kiste).
120	W M	1651	1	Kollo**)	Leim —	5	120	„	„	**) in Leinen.
121	W & P	8115	1	Kiste	Maggis Suppenwürze	30	121	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Elberfeld.
122	W S	400	1	Ballen	Zollplomben —	66	122	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
123	K. Bahler (undeutlich)	—	1	—	eis. Achse —	34,5	123	Rheda	K. E.-D. Hannover	
124	A K Baldenburg	1103	1	Korb	Eisenwaaren —	33	124	Baldenburg	K. E.-D. Danzig	
125	T K Breslau	—	1	Fass	leer, gebraucht —	16	125	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	die Marke ist eingebrannt.
126	Essen	734	1	—	Kette —	—	126	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
127	Essen	231	1	—	eis. Kuppelbaum, 3,01 m lg	—	127	Dietzhausen	K. E.-D. Erfurt	
128	von Anton Günther K G K 100 Proben	1/100	1	Ballen	Baumwollproben —	29	128	Bremen	K. E.-D. Hannover	
129	Hetias	3167	1 1	Kiste Kollo	leer — 3 Seitenbretter —	106,5	129	Bünde i/W.	„	
130	Kopietz	4	1	—	l. Milchkanne, gebr.	—	130	Keltsch	K. E.-D. Kattowitz	
131	E. Kruse & Co.	7651	1	—	leere Kiste —	13	131	Bremen	K. E.-D. Hannover	
132	Lubasch	—	1	—	Pferdebaum —	—	132	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
133	W C Mülheim	—	1	Platte	Zink —	11	133	Crefeld	K. E.-D. Köln	
134	O. S. Dominium Orlowo	1/10	10	Stück	leere Butterfässer —	52	134	Güldenboden	K. E.-D. Bromberg	
135	Schaft, Ernst Bamberg D R I	42288	1	Kollo	— —	5	135	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
136	Heinrich Wedel Biebesheim	—	1	Flasche	Kohlensäure —	33	136	Biebesheim	Direktion Mainz	Oberlahnstein-Biebesheim bezett.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
137	weiss	1	1	Kollo	9 Stück Kochplattendeckel	1	137	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
138	weiss	1	2	—	eis. Dachfenster —	15,5	138	Rosslau	K. E.-D. Halle a/S.	
139	—	37	1	Sack	Leim —	12	139	Leipzig Berl. B.	„	
140	—	150	1	Ballen	lebende Pflanzen —	108	140	Waren	Meckl. Friedr. Franzb.	
141	—	259	1	Bund	1 Feuertopf, 4 Herdfüsse, 1 Thür, 1 Aschkasten	13	141	Aachen	K. E.-D. Köln	
142	—	4506	1	—	leeres Bierfass —	30	142	Mainz	Direktion Mainz	
143	—	5000	1	—	eiserne Welle —	640	143	Hammerstein	K. E.-D. Danzig	
144	—	14874 143	2	Kolli	Sämereien —	2,5	144	Mohrungen	K. E.-D. Königsberg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
145	WW S M U R	15146	1	Ballen	Baumwolle —	198	145	Minden	K. E.-D. Hannover	
146	B	4564	1	Kiste	— —	36	146	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
147	SH	1237 2584/5	3	Pack	Tabak —	—	147	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
148	H	7520	1	Ballen	Flanell —	27	148	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	Solingen-Nord.
149	M L G	11084	1	Fass	leer —	12	149	Barmen-Rittersh.	„	Barmen-Rittershausen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
150	rother Strich	—	1	Kollo	Gusseisen —	14	150	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
151	* * *	220	1	Kiste	2 Butterdosen (Glas und vernickelt), eine vernickelte Obstschale	13	151	Neustadt a/Haardt	Pfalzbahn	ohne Beklebung.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
152	—	—	1	Ballen	Abfälle von weissem Leinen	41	152	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	Barmen-Rittershausen.
153	—	—	1	—	Aufsatz zum Pult oder Schrank	2,5	153	Tempelhof Rgb.	K. E.-D. Berlin	
154	—	—	6	—	Backsteine —	24	154	Mannheim	Badische Stsb.	
155	—	—	1	Kollo	Bandeisen —	3,5	155	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Frzb.	
156	—	—	1	—	Bettrahmen —	10	156	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
157	—	—	2	—	Bleche —	11	157	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	Düsseldorf-Der.
158	—	—	1	Verschlag	Blumentischplatten	17	158	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
159	—	—	1	Sack	weisse Bohnen —	100	159	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
160	—	—	1	—	eis. Brechstange —	4	160	Breslau Od. Bhf.	K. E.-D. Breslau	
161	—	—	1	Bund	9 kurze alte Bretter	18	161	Schulitz	K. E.-D. Bromberg	
162	—	—	2	—	rohe Bretter —	6	162	Aachen	K. E.-D. Köln	Wermelskirchen beschr.
163	—	—	1	Pack	6 blecherne Deckel	3	163	Bingerbrück	Direktion Mainz	
164	—	—	1	Ring	verzinkter Draht —	—	164	Neuss	K. E.-D. Köln	
165	—	—	1	Sack	Düngemittel oder Erdfarbe	50	165	Karthaus	St. Johann.-Saarbr.	
166	—	—	2	Pack	Düten —	10	166	Schwetzingen	Badische Stsb.	
167	—	—	1	Bürde	Eisen (7 St.) —	50	167	Remscheid-Vieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	Remscheid-Vieringhausen.
168	—	—	4	—	durchlochte Eisenbleche	11	168	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	
169	—	—	2	Pack	Einwickelpapier —	38	169	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
170	—	—	1	—	Eisenstab —	2	170	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
171	—	—	1	—	Eisenstange —	40	171	Tiegenhof	K. E.-D. Danzig	5,7 m lang.
172	—	—	2	—	Eisenstangen —	32	172	Magdeburg N.	K. E.-D. Magdeburg	5 m lang.
173	—	—	1	Bund	7 Eisenstangen —	4,5	173	Blumenberg	„	1,40 m lang.
174	—	—	1	Kiste	Eisenwaaren —	147	174	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Elberfeld.
175	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	18	175	Ballenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
176	—	—	1	—	Fahrradpedal (neu)	—	176	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
177	—	—	1	Bund	neue hölz. Fassbänder	5	177	Hannover	K. E.-D. Hannover	
178	—	—	1	Stab	Flacheisen —	10,5	178	Camenz	K. E.-D. Breslau	
179	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	60	179	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Düsseld.-Der.
180	—	—	2	—	Flacheisen —	—	180	Eschweiler	K. E.-D. Köln	
181	—	—	1	—	Gasrohr, 174,75 m lg.	?	181	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	Siegen.
182	—	—	1	—	Giesskanne —	2	182	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
183	—	—	1	—	Gusstheil	2	183	Basel	Badische Stsb.	
184	—	—	1	Handkoffer	(Beutel von grauer Farbe)	—	184	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	Lüdenscheid.
185	—	—	1	Pack	Herdplatten —	16	185	Moers	K. E.-D. Köln	
186	—	—	6	—	Herdringe —	—	186	Eschweiler	„	
187	—	—	5	Bund	Holzwaaren —	5	187	Mainz	Direktion Mainz	
188	—	—	1	„	10 neue Kandelaber-Laternenstützen	17	188	Laurahütte	K. E.-D. Kattowitz	
189	—	—	2	Stück	lange schwere eis. Ketten	—	189	Königsberg	K. E.-D. Königsberg	
190	—	—	2	—	leere Kisten —	18,5	190	Bremen	K. E.-D. Hannover	
191	—	—	1	—	Knierohr —	2,5	191	Friedrichroda	K. E.-D. Erfurt	M. eingebr.
192	—	—	2	Stück	leere Körbe —	8	192	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
193	—	—	1	Sack	Kohlen —	65	193	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	Düsseldorf-Der.
194	—	—	1 1	— —	Küchentisch — Waschbrett —	21	194	Maltsch	K. E.-D. Breslau	
195	—	—	1	Stück	Kuppel —	—	195	Bingerbrück	Direktion Mainz	
196	—	—	1	Ballen	Lumpen —	40	196	Appenweier	Badische Stsb.	
197	—	—	1	„	Manufakturwaaren —	31	197	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
198	—	—	1	Korb	Mineralwasser —	?	198	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	Elberfeld St.
199	—	—	2	—	Ofenrohre —	—	199	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
200	—	—	1	Pack	Pflanzen —	21	200	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	Siegen.
201	—	—	1	Kollo*)	leb. Pflanzen —	33	201	Schwetz	K. E.-D. Danzig	*) in Stroh verpackt.
202	—	—	1	—	Pflugtheil —	13	202	Immendingen	Badische Stsb.	
203	—	—	4	Stück	Pflugtheile —	19	203	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
204	—	—	1	Kollo	gerippte eis. Platte	5	204	Saarlouis	St. Johann-Saarbr.	
205	—	—	1	—	Privatdecke (defekt)	?	205	Sehnde	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gef.
206	—	—	1	—	Puppenwagen —	4	206	Bremen	„	
207	—	—	1	Reisekorb	? —	72	207	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
208	—	—	2	Stück	Rundeisen —	2	208	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
209	—	—	1	Stab	Rundeisen —	7,5	209	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	Düsseldorf-Der.
210	—	—	1	Pack	20 leere Säcke —	28	210	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	
211	—	—	60 12	— —	Schiessen — Bauschen —	—	211	Bingerbrück	Direktion Mainz	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
212	—	—	1	Päckchen	Schuhnägel —	4	212	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
213	—	—	2	Kolli	Schreinerarbeiten —	20	213	"	"	*)
214	—	—	1	Pack	Seile aus Holzwolle —	21	214	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	Siegen.
215	—	—	1	—	Sieb —	0,5	215	Bremen	K. E.-D. Hannover	
216	—	—	1	Bund	5 Spaten —, 10 Schaufeln —	16	216	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
217	—	—	6	Stück	Stahl —	71	217	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	Düsseld.-Der.
218	—	—	1	Ring	Stahldraht —	50	218	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
219	—	—	1	—	eiserne Stange —	7	219	Gnoien	Meckl. Friedr.Franzb.	
220	—	—	1	Fass	anschein. Steinkohlentheeröl	218	220	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Elberfeld.
221	—	—	1	Ballen	leb. Sträucher —	86	221	Appenweier	Badische Stsb.	
222	—	—	21	—	Tannenbretter —	—	222	Kleinenbroich	K. E.-D. Köln	
223	—	—	1	Packet	Tapetenzeichnungen	0,25	223	Gera	K. E.-D. Erfurt	Barmen-Rittershausen.
224	—	—	1	—	roher hölz. Tisch —	?	224	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
225	—	—	1	—	Toilettespiegel —	4	225	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
226	—	—	1	—	gusseis. Topf —	2	226	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
227	—	—	1	—	gusseis. Ventil —	48	227	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
228	—	—	1	—	Vordach zum Möbelwagen	—	228	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	Streckenfund.
229	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	229	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
230	—	—	4	Kolli	8 eis. Waschständer —	15,5	230	Crossen a/E.	K. E.-D. Erfurt	

*) Ansch. obere oder untere Theile eines Schrankes.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr Fortsetzung.

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif, Tarifheft V, vom 20. August 1880 betr. Mit Wirkung vom 1. Mai l. J. wird die Station Fürth in den Ausnahmetarif **37** für Düngemittel auf Seite 5—8 des Nachtrags VIII aufgenommen.

Ueber die betreffenden Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Aufschluss.

München, im April 1897. (945)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. Für die Beförderung von **Eiern** in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht **von** den Russischen Stationen der Tariftabellen I bis IV des Gütertarifs, Theil II, Heft **3 nach Paris** treten mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. ab für die Strecken westlich von den Schnittpunkten bis Jeumont Front.-Erquelinnes Frontière die nachfolgenden ermässigten Schnittfrachtsätze in Kraft:

Richtung von Russland nach Frankreich.

Tariftabelle I ab Schnittpunkt
Wirballen westlich . . . 6,22 Frcs.
Tariftabelle II ab Schnittpunkt
I. (Wirballen westlich) . . . 6,22 „
II. (Alexandrowo westlich) . . 4,89 „
Tariftabelle III ab Schnittpunkt
I. (Grajewo westlich) . . . 6,13 „
II. (Alexandrowo westlich) . . 4,89 „
Tariftabelle IV ab Schnittpunkt
Grajewo westlich . . . . 6,13 „
für 100 kg.

Köln, den 28. April 1897. (946)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Im Verkehr mit den nicht direkt tarifirten Stationen der an die Grossh. Badischen Staatseisenbahnen anschliessenden Nebenbahnen (Anhang zu den Tarifheften) tritt für die mit direkten Frachtbriefen aufgelieferten und nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Rohstofftarif) abzufertigenden Sendungen von Steinkohlen, Kokes, Torf und Torfkohle an die Lokofrachtsätze der Badischen Uebergangsstationen Bruchsal, Bühl, Dinglingen, Haltingen, Krozingen und Orschweier eine Kürzung von 0,035 ℳ für 100 kg ein.

Karlsruhe, den 24. April 1897. (947)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Die unterm 24. März d. J. bekannt gegebene Einführung des II. Nachtrages zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Basel Centralbahnhof einerseits und sämmtlichen Stationen der Gr. Badischen Staatseisenbahnen, den Bodenseeuferstationen sowie der Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn, welche bis auf weiteres verschoben wurde, ist nunmehr auf den 1. Mai festgesetzt worden.

Karlsruhe, den 24. April 1897. (948)
Generaldirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Braunkohlenverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Braunkohlen usw. von den Stationen Brühl, Herzogenrath, Horrem, Kalscheuren, Kierberg, Köln-Ehrenfeld, Königsdorf und Liblar des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Grossen Belgischen Central- und der Lüttich-Maestrichter Bahn in Kraft, welcher gegenüber dem am gleichen Tage zur Aufhebung gelangenden gleichnamigen Tarife vom 1. September 1895 theilweise Frachtermässigungen enthält. Ueber die Höhe der Frachten geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Köln, den 24. April 1897. (949)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Heft 3. Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Forst i/L. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle mit direkten Frachtsätzen in den Verbandsverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 23. April 1897. (950)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1897 ist in den Ausnahmetarifen für Düngekalk (Ausnahmetarif 4) und für Mergel zum Düngen (Ausnahmetarif 4 b) des Ostdeutschen Privatbahn-Gütertarifs Heft 1 und 2 am Schlusse der Anwendungsbedingungen folgende Anmerkung aufzunehmen:

„Diese Bedingungen (im Ausnahmetarif für Mergel: die Bedingungen zu 3 und 4) finden während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 nur auf Sendungen nach dem Zollvereinsauslande Anwendung. Für Sendungen in und nach dem Zollvereinsinlande gelten die Anwendungsbedingungen des vorbezeichneten Tarifs.“

Stettin, den 24. April 1897. (951)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-Sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. an wird die Station Kohlmühle der Sächsischen Staatseisenbahnen in den direkten Güterverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ist bei den betheiligten Stationen Auskunft zu erhalten.

Dresden, den 23. April 1897. (952)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. werden eingeführt:

1. der Nachtrag II zum Theil II (gemeinschaftliches Heft),
2. je ein Nachtrag III zu den Heften C 1 bis 5,
3. der Nachtrag I zum Heft E.

Der Nachtrag II zum Theil II enthält Berichtigungen sowie eine neue Fassung der Abtheilung „E. Kilometerzeiger“. Die ausnahmsweise Behandlung von „Milch“ wird vom 15. Juni d. J. ab auf „frische und sterilisirte Milch, Magermilch, Buttermilch und Molken“ beschränkt. Die Nachträge III zu den Heften C 1 bis 5 bezw. der Nachtrag I zum Heft E enthalten u. a. Aenderung der Bezirksangehörigkeit von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Frankfurt a/M. sowie Aufnahme neuer Stationen,

Tarifsätze für Stückgut für die Station Immenhausen, Aenderung der Kilometer-Tariftabelle des Ausnahmetarifs 8 (Holztarif). Durch die Nachträge zu den Heften C 1 bis 3 wird ausserdem die Station Immigrath in den Ausnahmetarif 11 (a und b) aufgenommen. Der Nachtrag I zum Heft E enthält ferner eine Ergänzung der Stations-Tariftabellen und des Assimilationstableaus.

Von den in den Nachträgen enthaltenen Berichtigungen erlangt die Erhöhung des Satzes Meersen - Oberbrügge Ausnahmetarif 3 a erst am 15. Juni d. J. Gültigkeit.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 23. April 1897. (953)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. Nachtrag III zum Theil I Abtheilung B vom 1. März 1896. Der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt Nr. 43 vom 13. d. M. auf Seite 798 unter (253), bezw. in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen publizirte Tarifnachtrag III für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr tritt nicht mit 1. Mai a. c, sondern erst mit 1. Juni 1897 in Kraft.

Wien, am 21. April 1897. (954)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Ungarn. (Ausgabe des Nachtrages VIII zum Verbands - Gütertarif Theil II, Heft 3.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. und insoweit Erhöhungen platzgreifen, mit 1. Juli 1897 tritt der Nachtrag VIII zu dem in rubro bezeichneten Tarif in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält ausser Ergänzungen der „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen" und des „Kilometerzeigers" die laut besonderer Bekanntmachung bereits früher erfolgte Einbeziehung der Station „Pozsony-dynamitgyár" in den Tarif, die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 23 (lebende Bäume etc.) und endlich die Wiedereinführung des laut Nachtrages VI bis Ende Dezember 1896 bei Auflieferung eines bestimmten Minimalquantums im Rückvergütungswege bestandenen Ausnahmetarifes Nr. 27 (Mahlprodukte und Mehl).

Wien, am 21. April 1897. (955)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 31. März d. J. eintretende Verlängerung der Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten auf den Strecken der Preussischen Staatseisenbahnen und des Direktionsbezirks Mainz bis zum 27. April d. J. wird bis Mittwoch, den 28. April d J. ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkarten-Ausgabestellen.

Erfurt, den 22. April 1897. (956)

Königliche Eisenbahndirektion, namens sämmtlicher Preussischer Staatsbahnen und der Preussisch-Hessischen Staatsbahn.

---

6 Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Eröffnung der Nebenbahn Schivelbein-Polzin für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr. Am 1. Mai d. J. werden auf den an der Nebenbahn Schivelbein-Polzin gelegenen, bisher nur für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eingerichtet gewesenen Stationen Simmatzig, Ziezeneff, Redel, Lutzig und Polzin auch Personen, Gepäck, Leichen und Stückgut abgefertigt. Die Abfertigung von Fahrzeugen findet nur im Verkehr mit der Station Polzin statt. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen Stationen ausgeschlossen.

Stettin, im April 1897. (957)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verdingungen.

Die Lieferung verschiedener, für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsgegenstände soll vergeben werden, als:

1. Schrauben, Muttern, Unterlegscheiben, Schliessen,
2. Schlagloth, Steinschlägerbrillen,
3. Schaufeln, Kohlenlöffel, Kothkratzen,
4. Beisszangen, Steinschlaggabeln,
5. eiserne Sackkarren, Feilkloben, Schnitzmesser, Feuerhaken, Dochtscheeren, Steinkrellen, Wagenschlüssel,
6. verschiedene Wagenbeschlagtheile aus Rothguss bearbeitet,
7. verschiedene Rothguss- und Messingtheile,
8. Weichenlaternen, Handlaternen, Wandlampen,
9. verschiedene Klempnerwaaren aus Weiss- und Zinkblech,
10. Leinölfirniss, Putzöl, Terpentinöl, Talg, Spiritus,
11. Sprossenleitern, Schrotleitern, Sägeböcke, Hackstöcke,
12. Presskohlen und buchene Holzkohlen.

Lieferungsbedingungen, sowie Angebotsbogen hierzu sind auf postfreies Ansuchen unter genauer Angabe der betreffenden Materialien gegen Einsendung (event. in Briefmarken) von 25 ₰ für jede Bedarfsnachweisung nebst besonderen Lieferungsbedingungen und 25 ₰ für ein Exemplar der zugehörigen allgemeinen Bedingungen (ausschl. Rückporto) von der Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen hier zu erlangen.

Bei Einsendung des Betrages mittelst Postanweisung sind 5 ₰ Bestellgeld beizufügen.

Die Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 18. Mai d. J. an die genannte Magazin-Hauptverwaltung hier postfrei einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bewerber im Sitzungszimmer des Personenbahnhofes in Chemnitz am 19. Mai d. J. Nachmittags 3 Uhr.

Jeder Bewerber bleibt bis mit 30. Juni 1897 an sein Angebot gebunden.

Chemnitz, den 24. April 1897. (958)

Maschinen-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Centesimalwaage von 40000 kg Tragfähigkeit soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung einer Centesimalwaage für Bahnhof Cöthen"

versehen zu dem auf Freitag, den 30. April 1897, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1897. (959)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 3 Stück Ueberladekrahnen soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Ueberladekrahnen"

versehen zu dem auf Mittwoch, den 5. Mai 1897, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im April 1897. (960)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Holländische Eisenbahn. Verkauf einer ausrangirten Lokomotive und ausrangirter Wagen. Eine Lokomotive, einige Ersatzstücke, 7 Personenwagen 1. und 2. Klasse, 1 Personenwagen 1., 2. und 3. Klasse, 8 Personenwagen 3. Klasse, 3 Gepäckwagen, 3 Viehwagen und 22 Güterwagen sollen am Montag, den 10. Mai 1897 durch Submission verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind auf Anfrage zu bekommen beim Maschinen Dienst der Verwaltung, Central - Administrationsgebäude, Droogbak zu Amsterdam. (965)

Zum Verkauf der in unseren Werkstätten zu Breslau, Lauban und Glogau angesammelten Materialienabgänge ist Termin auf Dienstag den 11. Mai 1897 Vorm. 9 Uhr hierselbst, im ehemaligen Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Centralbahnhofe anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen im Direktionsgebäude, Zimmer 86, zur Einsichtnahme aus, können auch von dort gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in baar bezogen werden. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien" müssen bis zur Terminsstunde hier eingereicht sein. Der Zuschlag erfolgt bis zum 4. Juni 1897.

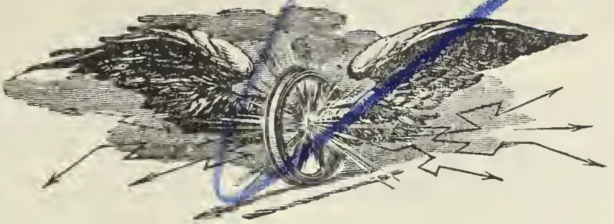
Breslau, den 15. April 1897. (961)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 34. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 1. Mai 1897.

Inhalt:

Rückkauf der Schweizerischen Hauptbahnen.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung.

(Schluss aus Nr. 32.)

Der Abschnitt V der Botschaft des Schweizerischen Bundesrathes, betreffend den Rückkauf der Schweizerischen Hauptbahnen, behandelt die Organisation der zukünftigen Staatsbahnverwaltung. Dieselbe soll eine möglichst selbständige Stellung in der Bundesverwaltung erhalten. Wenn auf der einen Seite der Eisenbahnbetrieb die thunlichste Konzentration aller Kräfte erfordert, um eisenbahntechnisch die besten Resultate zu erreichen, ist andererseits dessen Organismus der Schweizerischen politischen Entwickelung gemäss zu gestalten, welche jeder Büreaukratie widerstrebt und gebührende Berücksichtigung der kantonalen und lokalen Interessen fordert. Dabei wird das Prinzip vorangestellt, dass die Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen eine Abtheilung der Bundesverwaltung bilden und der Oberleitung der Bundesbehörden unterstellt werden soll.

Was die speziellen Organe der Staatsbahnverwaltung betrifft, so soll die Betriebsleitung einer Generaldirektion übertragen werden, die alle Geschäfte direkt zu behandeln und zu erledigen hat, welche der Natur der Sache nach für das ganze Land und für das gesammte Bahnnetz einheitlich geregelt werden müssen, insbesondere den Erlass der Reglements, Instruktionen und Dienstvorschriften, das gesammte Tarifwesen, die Kontrole der Betriebseinnahmen, Fahrpläne usw. Dagegen soll den der Generaldirektion unterstellten Kreisdirektionen die Besorgung aller derjenigen Geschäfte überlassen werden, welche eine Dezentralisation des Dienstes gestatten; dazu gehören namentlich der Unterhalt und die Bewachung der Bahn, die Ausführung von Ergänzungsbauten, die Handhabung der Bahnpolizei, der Fahrdienst, der Zugdienst, der Expeditionsdienst und der Werkstättenbetrieb, die Behandlung der internen Reklamationen und der Haftpflichtansprüche.

Im Anschluss an die bei den Privatbahngesellschaften bestehenden Einrichtungen schlägt die Botschaft einen Verwaltungsrath vor, welchem die Aufsicht über die gesammte Betriebsleitung zusteht, und welcher insbesondere zu behandeln hat: das Jahresbudget, die Jahresrechnung und den Geschäftsbericht, die grundsätzlichen Entscheide in Tarif- und Fahrplansachen, die Ratifikation wichtiger Verträge mit anderen Bahnen, die Genehmigung wichtiger Baupläne, Bau- und Lieferungsverträge, die Wahl der Dienstvorstände bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen, die Begutachtung von Anregungen für den Bau neuer Linien usw. Im Tarifwesen soll die Feststellung der Grundlagen für die Tarife und die Güterklassifikation endgültig Sache des Verwaltungsrathes sein und nicht der Bundesgesetzgebung vorbehalten werden.

Um den Organismus der Staatsbahnverwaltung mit weiteren Kreisen in Verbindung zu bringen und den Kantonen eine Mitwirkung zu sichern, soll noch eine Behörde geschaffen werden, welche bei der Ernennung des Verwaltungsrathes mitwirkt und durch Begutachtung der wichtigsten Eisenbahnfragen, namentlich in Tarif- und Fahrplansachen, ihren Einfluss geltend machen kann. Diese Behörde, der Eisenbahnrath, soll aus der Wahl der Kantone hervorgehen, die auf je 50000 Einwohner oder einen Bruchtheil dieser Zahl ein Mitglied ernennen; damit ist die unmittelbare Mitwirkung des Volkes und der Kantone bei Ernennung der Eisenbahnverwaltung gesichert und die Abtrennung derselben von der politischen Behörde, der Bundesversammlung, gegeben, insoweit eine solche Abtrennung kon-

stitutionell überhaupt zulässig ist. Nach der Volkszählung von 1889 erhielt der Eisenbahnrath 72 Mitglieder.

Ueber die Oberleitung der Verwaltung, deren Bestellung und deren Organe sagt die Botschaft: Die Unterordnung der Staatsbahnverwaltung unter die gesammte Staatsverwaltung ist grundsätzlich festzuhalten und steht der Bundesversammlung die Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes derselben zu, dem Bundesrathe insbesondere die Genehmigung des Jahresbudgets.

Der Verwaltungsrath der Staatseisenbahnen ist zu wählen durch die Bundesversammlung (11 Mitglieder), durch den Eisenbahnrath (11 Mitglieder) und durch den Bundesrath (17 Mitglieder), damit bei dessen Zusammensetzung berücksichtigt werden die politische Aufsichtsbehörde, die direkte Volksvertretung in Eisenbahnsachen und die technische Fachkenntniss und Vertrautheit mit den Verkehrsinteressen. Dabei sollen von den durch den Bundesrath und den Eisenbahnrath zu wählenden Mitgliedern keines Mitglied der Bundesversammlung sein dürfen, damit die Staatsbahnverwaltung selbständig und nicht blos ein Ausschuss der Bundesversammlung werde. Ebenso wenig können Mitglieder des Eisenbahnrathes Mitglieder des Verwaltungsrathes werden, damit nicht eine Aemterkumulation stattfinde und von den nämlichen Personen Funktionen ausgeübt werden, die sich gerade ergänzen und verschiedene Gesichtspunkte zur Geltung bringen sollen. Zur Vorberathung der Geschäfte des Verwaltungsrathes ist eine ständige Kommission von 7 Mitgliedern in Aussicht genommen. Zur Behandlung von Spezialfragen, die besondere technische oder kommerzielle Kenntnisse erfordern, können Spezialkommissionen ernannt werden.

Die Generaldirektion, die das Hauptorgan der Staatsbahnverwaltung bildet, wird vom Bundesrath gewählt. Es ist dafür die Zahl von 5—7 Mitgliedern in Aussicht genommen, damit ihre besondere Vertretung finden der Betriebsdienst (Expeditions-, Zug- und Fahrdienst), der Bahnunterhaltungsdienst (mit Inbegriff der Ergänzungs- und Umbauten), der kommerzielle Dienst (Tarifwesen und Betriebseinnahmenkontrole), das Rechtswesen (Vertragsabschlüsse, Reklamationen und Haftpflichtfälle, Expropriationswesen), das Rechnungswesen (Aufstellung der Budgets und Rechnungen, Ausgabenkontrole). Alle Hauptzweige des Eisenbahndienstes hätten in der Generaldirektion ihren verantwortlichen Vorsteher, während die maassgebenden Entscheide nach kollegialischer Berathung zu treffen sind. Sie wählt die ihr unmittelbar unterstehenden Beamten und Angestellten und vom Personal der Kreisdirektionen die Vorstände der Dienstabtheilungen bei derselben. Der Generaldirektion würden noch, neben den weiter oben angeführten Geschäften, folgende Obliegenheiten zugewiesen: Behandlung grosser Umbauten, wofür sie mit dem geeigneten technischen Personal für die Projektverfassung usw. ausgerüstet und für deren Ausführung sie besondere Sektionsbüreaus einrichten würde; alle Verhandlungen mit anderen Bahnunternehmungen über Mitbenutzungsverhältnisse, Konkurrenzverträge usw.; der Abschluss der grossen Bau- und Lieferungsverträge und als Hauptaufgabe die Sicherung eines einheitlichen Ganges der Verwaltung für das gesammte Staatsbahnnetz durch Ueberwachung der Kreisdirektionen. Der Sitz der Generaldirektion ist Bern, ihre Amtsdauer beträgt 6 Jahre.

Die Kreisdirektionen bestehen aus je 3 Mitgliedern. Sie werden auf unverbindlichen Vorschlag der Generaldirektion vom Bundesrathe ernannt und beträgt ihre Amtsdauer 6 Jahre. Das künftige Staatsbahnnetz, das nach Ankauf der 5 Hauptbahnen 2 646 km umfasst, würde vom bahntechnischen Standpunkte aus die einheitliche Leitung durch eine Direktion gestatten. Aus politischen Gründen soll aber eine thunlichste Dezentralisation eintreten. Dabei sprechen Motive eisenbahntechnischer Natur für eine reduzirte Anzahl dieser Kreise; zu starke Gliederung in kleinere Abtheilungen verursachen Hemmungen und unnütze Kostenvermehrungen. Es sind daher 3 Kreise, ein westlicher, ein mittlerer und ein östlicher mit Direktionssitz in Lausanne, Luzern und Zürich in Aussicht genommen. Die den Kreisdirektionen zu überlassenden Geschäfte sind oben bereits angeführt. Sie ernennen das sämmtliche ihnen unterstellte Personal mit Ausnahme der Abtheilungsvorstände und stellen im Rahmen des Besoldungsgesetzes und des Budgets dessen Gehälter und Löhne fest.

Eine vom Bundesrath zu erlassende Vollziehungsverordnung wird die näheren Bestimmungen aufstellen über das Rechnungswesen, die Disziplinarbefugnisse der verschiedenen Organe und die Gewährung freier Fahrt.

Für die Beamten und ständigen Angestellten ist die Errichtung einer Pensions- und Hilfskasse vorgesehen, deren Statuten vom Bundesrathe aufgestellt werden, und betont die Botschaft ausdrücklich, dass der Bund in dieser Beziehung und in Bezug auf die Fürsorge für die Krankenkassen der Arbeiter ausgiebiger sorgen müsse, als es bisher der Fall war.

Da die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass bei einzelnen Bahnen der Uebergang an den Bund vor dem konzessionsgemässen Termin zufolge freier Vereinbarung eintritt und vorübergehend nicht das gesammte zurückzukaufende Netz, sondern nur einzelne Theile desselben vom Bunde zu betreiben sind, ist die Uebergangsbestimmung vorgesehen, dass von Bildung eines besonderen Eisenbahnkreises mit einer Kreisdirektion Umgang genommen und die gesammte Geschäftsleitung der Generaldirektion übertragen werden kann.

Im vorstehenden ist der Inhalt vom „Gesetzentwurf, betreffend Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen“ genau skizzirt. Hervorzuheben bleibt nur noch, dass das Gesetz ausdrücklich bestimmt, das Rechnungswesen der Bundesbahnen sei vom übrigen Rechnungswesen des Bundes vollständig getrennt zu halten, der Reinertrag des Betriebes sei zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld in längstens 60 Jahren bestimmt und Ueberschüsse dürfen ausschliesslich im Interesse der Bundesbahnen sowie für Hebung und Erleichterung des Verkehrs verwendet werden.

Die Botschaft gibt schliesslich noch über die Stellung der Staatsbahnverwaltung zur Frage der Alpenbahnen im Westen und Osten der Schweiz folgende Erörterungen: Betreffend die Stellung der Alpenbahnen nach der Verstaatlichung ist es klar, dass die vom Bund übernommenen Verpflichtungen aufrecht bleiben. Wenn es der Jura-Simplonbahn, wie anzunehmen ist, gelingt, die erforderlichen Subventionen zu beschaffen und die weiter nöthigen Geldmittel zu erhalten, um den ohne Bauzinsen auf 58 820 000 Frcs. für die einspurige Anlage mit Parallelstollen und auf 75 040 000 Frcs. für Vollendung der gesammten zweispurigen Anlage veranschlagten Tunnelbau auszuführen, wird mit dem Bau voraussichtlich noch vor dem Uebergang der Jura-Simplonbahn an den Bund begonnen werden. In diesem Falle wird der Bund ohne weiteres an Stelle der Gesellschaft in die Fortführung des Baues eintreten, die bereits verausgabten Gelder der Jura-Simplonbahn als „ursprüngliche Anlagekosten“ ersetzen und für weiter erforderliche Baukosten selbst aufkommen. Was den finanziellen Effekt der Uebernahme der Simplonbahn durch den Bund betrifft, so glaubt der Bundesrath an der Hand der von der Jura-Simplonbahn eingeholten Expertengutachten die Erwartung aussprechen zu dürfen, dass eine Einbusse nicht zu befürchten ist, namentlich wenn in Erwägung gezogen wird, welch belebenden Einfluss auch die Eröffnung dieser Transitlinie auf den Verkehr der bestehenden Bahnen ausüben wird. Die Erfahrungen, welche mit der Eröffnung der Gotthardbahn und der Arlbergbahn gemacht worden sind, dürften sich auch in der Westschweiz in ähnlicher Weise bewähren. Eine unbegründete Befürchtung wäre die Annahme, dass durch die Simploneröffnung die Gotthardbahn wesentlich geschädigt werde. Wenn sich auch gewisse Verkehrsverschiebungen ergeben, werden dieselben einerseits nicht so gross sein, um die Rente der Gotthardbahn erheblich zu beeinflussen, und es wird andererseits die stetige grosse Verkehrszunahme der letzteren durchaus genügen, um einen kleinen Ausfall auszugleichen. Da die Simplonlinie eine nothwendige Ergänzung des Schweizerischen Hauptbahnnetzes bildet, so kann der Besitz der Gotthardbahn den Bund nicht von der Verpflichtung entbinden, den Interessen der Westschweiz in gleicher Weise entgegenzukommen, wie er für diejenigen der Centralschweiz seinerzeit durch die Förderung der Gotthardbahn eingetreten ist.

Grundsätzlich gleich liegt die Frage der Alpenbahnbestrebungen der Ostschweiz. Auch hier bestehen einerseits die formellen Verbindlichkeiten und andererseits die Verpflichtung für die Eidgenossenschaft, für alle Landestheile in gleicher Weise besorgt zu sein. Anders verhält es sich dagegen mit dem thatsächlichen Boden für ein weiteres Vorgehen. Während sich die Westschweiz auf ein bestimmtes Projekt geeinigt hat, besteht für den Alpenübergang im Osten noch völlige Unklarheit; früher war ausschliesslich ein Uebergang von Nord nach Süd, in erster Linie der Splügen, in Aussicht genommen, in neuerer Zeit wird auch ein wesentliches Gewicht darauf gelegt, die Interessen der Ostschweiz und speziell Graubündens durch eine direkte Verbindung mit dem Engadin zu fördern. Diese Bestrebungen sind aber noch zu wenig abgeklärt, als dass die Bundesbehörde zur Zeit Stellung nehmen könnte; es ist vielmehr noch eine gründliche allseitige Erörterung durch die betheiligten Kantone erforderlich. Der Bundesrath hat aber die Ueberzeugung, dass der Bund im Falle der Verstaatlichung der Schweizerischen Hauptbahnen die Bestrebungen der Ostschweiz zur Erreichung eines Alpenüberganges im Osten in gleicher Weise fördern wird, wie er dieses dem Simplonunternehmen gegenüber zu thun beabsichtigt. Das Schweizerische Bahnnetz kann so lange nicht als abgeschlossen betrachtet werden, als nicht auch die Thäler Graubündens in rationeller Weise an dasselbe angeschlossen sind.

Am Schlusse seiner Botschaft ersucht der Bundesrath die Bundesversammlung um beförderliche Behandlung des Entwurfes zum „Bundesgesetz, betreffend den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisa-

tion der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen“, da vor dem 1. Mai 1898, bezw. für eine Linie der Nordostbahn vor dem 26. Februar 1898 der grundsätzliche Entscheid getroffen werden muss, ob der konzessionsgemässe Rückkauf gegenüber den Schweizerischen Hauptbahnen zu erklären sei. Der Gesetzentwurf ist von der Bundesversammlung vor Ende September dieses Jahres endgültig festzusetzen. Die Volksabstimmung über das Gesetz, welche dann innerhalb 3 Monaten von 30 000 Schweizerbürgern verlangt werden kann und auch ohne Zweifel verlangt wird, kann dann frühestens Ende Januar oder anfangs Februar 1898 erfolgen. Beide Räthe haben ihre Kommissionen zur Vorberathung des Gesetzes gewählt. Der Ständerath wird dasselbe in der Junisession behandeln, der Nationalrath im September.

Aus Friedrich List's „Eisenbahn-Journal“.

Nr. 23. 1836.

Die Kanäle und die Eisenbahnen.

Es findet sich im gewerblichen Leben oft, dass ein altes Haus sich mit einem neuen Konkurrenten in die Kundschaft theilen muss, die es früher allein besass. Der neue Eindringling arbeitet flinker, wohlfeiler, feiner und bringt oft ganz neue Dinge zu Tage, die er aus Paris und London mitgebracht; er nennt das alte Haus einen Schlendrianisten, der alles nur mache, wie sein Vater, Gross- und Urgrossvater es vor ihm gemacht. Dieses dagegen heisst jenen einen Stümper und Windbeutel, dessen flüchtig gearbeitete und lebensgefährliche, obwohl gut aussehende Produkte die abtrünnig gewordene Kundschaft bald satt bekommen werde. Hört man dieses, so muss der Konkurrent demnächst bankerott gehen, weil er gar zu sehr stümpert; hört man jenen, so wird das alte Haus bald von aller Kundschaft verlassen dastehen. Was geschieht aber? Das alte Haus, das zuvor seine Kunden etwas barsch und nachlässig behandelte, wird nun plötzlich gefällig, artig, prompt; es ermässigt seine Preise; es macht das Solide noch solider; es giebt sich Mühe, auch in der Form zu excelliren. Bald findet es, dass es in einigen Dingen mit dem neuen Eindringling nicht konkurriren kann, dass aber jener in anderen Dingen wieder nicht mit ihm konkurriren kann; es lässt also jene fahren und widmet seine ganze Thätigkeit diesen. Der neue Konkurrent macht seinerseits von derselben Erfahrung dieselbe Nutzanwendung und nach einiger Zeit zeigt sich, dass beide, statt bankerott zu gehen, prosperiren. Das alte Haus selbst sieht am Ende ein, dass es durch die Konkurrenz mehr gewonnen als verloren hat. Der Konkurrent aber begreift, dass er leben und prosperiren kann, ohne das alte Haus zu stürzen. Das Publikum seinerseits findet sich besser, prompter und wohlfeiler bedient, es konsumirt mehr. Der Nationalökonom bemerkt hinterher, dies sei überall die ganz natürliche Folge der Konkurrenz und der Theilung der Arbeit.

Hier haben wir die Geschichte des Kampfes zwischen der Kanal- und Flussschifffahrt und den Chausseen einer- und den Eisenbahnen andererseits. Von allen Unglücksweissagungen, die man sich wechselseitig gemacht hat, ist nirgendwo auch nur eine einzige eingetroffen. Alle haben gewonnen, weil jedes in seiner Weise eigenthümliche Vorzüge hat, die ihm von dem Konkurrenten nicht genommen werden können, und weil die Vortheile der Konkurrenz und der Arbeitstheilung die produktiven Kräfte des Publikums und sein Vermögen zu konsumiren mächtig angeregt und gesteigert haben.

Wie die Sachen jetzt stehen, kann in Ansehung der Schnelligkeit kein anderes Transportmittel mit den Eisenbahnen konkurriren, ihnen müssen also die Reisenden und diejenigen Waaren, bei welchen die Rücksicht auf Schnelligkeit und Regelmässigkeit des Transports die Rücksicht auf Wohlfeilheit überwiegt, zufallen.

Unter den jetzt bestehenden Verhältnissen müssen dagegen diejenigen Güter, bei denen jene Rücksichten nicht stattfinden, den Kanälen verbleiben, weil sie unstreitig die Transporte desselben weit wohlfeiler effektuiren können als die Eisenbahnen. Dazu kommt, dass dieser Transport, da er in Beziehung auf die Frachten Konkurrenz gestattet, indem jeder sein Boot auf dem Kanal halten kann, und weil man die Boote nach Belieben gehen und kommen lassen und beladen und die Ladung einnehmen und abgeben kann, wann und wo und wie es jedem konvenirt, dem Ackerbau, der Forstwirthschaft, dem Bergbau, den Fabriken und dem Handel Vortheile und Bequemlichkeiten darbietet, welche der Eisenbahntransport nicht gewährt.

Auch ist die Behauptung, dass den Eisenbahnen noch bedeutende Verbesserungen bevorstehen, während die Kanäle keiner Verbesserung fähig seien, nichts weniger als gegründet. Die in Nordamerika bei den Schleusen angebrachten schiefen Flächen wirken bereits bedeutend auf die Beförderung des Transportes und auf die Verminderung der Transportkosten und lassen noch günstigeres hoffen. Sodann wird auf manchen Kanälen bereits der Dampf als bewegende Kraft mit Vortheil angewendet, und es ist nicht abzusehen, warum nicht die Vervollkommnung der Dampfmaschine oder die Entdeckung einer neuen bewegenden Kraft, insbesondere aber die Verbesserung der Kanalzugböte, diesem Transport in Zukunft noch zu statten kommen sollten. Jedenfalls aber wird ihm der Vorzug der Konkurrenz und des Privatbetriebes verbleiben; denn seiner Natur gemäss wird der Eisenbahntransport stets in einer Hand konzentrirt werden müssen.

Die Ansicht, dass die Kanäle von den Eisenbahnen nie werden überflüssig gemacht werden, wird durch die Erfahrung bestärkt, dass sie da, wo sie nebeneinander bestehen, sich wechselseitig in die Hände arbeiten. Indem die Eisenbahnen durch Mobilisirung der unternehmenden und arbeitenden Klassen des Volkes und durch schnellen Verkehr der werthvolleren Waarenartikel mächtig dazu beitragen, den Ackerbau, die Fabriken und den Handel zu heben, vermehren sie das Bedürfniss von Artikeln, welche in der Regel dem Kanaltransport anheimfallen; dahin gehören: Brennmaterialien, Kalk, Gips, Bauholz, Steine, Mineralien und wohlfeile Metalle, Dünger, Heuh, Stroh und Produkte aller Art. Je wohlfeiler aber diese Dinge transportirt werden, je mehr sie ihren Markt erweitern, um so mehr wird die Gewerbe- und Landwirthschaftsproduktion und der Handel, folglich die Bevölkerung steigen, um so mehr Personen und Waaren wird die Eisenbahn zu transportiren haben. Es besteht hier ganz dasselbe Verhältniss, wie zwischen den Kutschern und Posten und den Frachtfuhrleuten, die sich wechselseitig in die Hände arbeiten. Sogar der Umstand, dass den Eisenbahnen im Winter die Transporte der schweren und wohlfeilen Güter anheimfallen, wirkt am Ende zu gunsten der Kanäle, weil dadurch die Regelmässigkeit des Bezuges von Bedürfnissen befriedigt wird, die im folgenden Jahr wiederkehren und dann den Kanälen zu gute kommen. Ein Beispiel wird dies klar machen. Ein Amerikanischer Kanal hatte im Jahre 1833 400 000 t Steinkohlen in den Seehafen geliefert; es zeigte sich aber, dass diese Zufuhr unzureichend war und dass im Winter 1833—1834 noch 200 000 t hätten Absatz finden können. Wäre eine Eisenbahn da gewesen, so hätte sie im Laufe des Winters diesen Ausfall supplirt, die Nachfrage wäre daher im Winter 1834—1835 auf 600 000 t gestiegen, und die Befriedigung dieses Mehrbedürfnisses wäre im Sommer 1835 dem Kanaltransport zu gute gekommen. Durch die Nichtbefriedigung dieses Bedürfnisses ist aber offenbar die Konsumtion in ihrem Wachsthum gestört worden, und der Kanal hatte im folgenden Sommer bedeutend weniger zu transportiren, als wenn die Eisenbahn während des vergangenen Winters seine Stelle supplirt hätte.

Bayern wird im Laufe des nächsten Jahrzehnts in dieser Beziehung interessante Erfahrungen liefern, Erfahrungen, die am Ende dahin wirken dürften, dass das Deutsche Eisenbahnsystem ein Deutsches Kanalsystem zur Folge haben wird. Zunächst dürfte dies wohl in Baden der Fall sein, wo, wenn dem ansehnlichen Durchfuhrhandel und der reichen Urproduktion noch eine ansehnliche Fabrikindustrie sich zugesellt, eine Eisenbahn bei weitem nicht zureicht, um die Bedürfnisse des Landes zu befriedigen.

Ueber die Vortheile einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Zarskoe-Selo und Pawlowsk von Anton Ritter von Gerstner.

Endlich erntet auch Herr v. Gerstner den Lohn seiner vieljährigen verdienstvollen Anstrengungen. Bekanntlich hat er die erste Eisenbahn in Deutschland, die von Budweis nach Linz, angelegt, dabei aber nicht nur keinen Gewinn für seine vieljährige Mühe und Arbeit errungen, sondern sogar als Aktienbesitzer einen Theil seines Vermögens verloren. Man kann nicht sagen, dass die Schuld des anfänglichen Misslingens dieser Bahn Herrn von Gerstner zur Last falle. Die Bauart derselben war für den dort stattfindenden Verkehr weise berechnet, und es ist nicht zu leugnen, dass die grossen Schwierigkeiten, welche ihm das Terrain entgegenstellte, mit Umsicht und Beharrlichkeit von ihm überwunden worden sind. Die Schuld lag offenbar an dem geringen Verkehr auf jener Route (anfänglich nicht mehr als 300 000 und noch jetzt nicht über 400 000 Ctr.) und daran, dass sie von Passagieren kein Einkommen zog. Erst in den letzten Jahren ward sie auf den Passagiertransport eingerichtet. Aber noch betrug im letzten Jahr die Zahl derselben nicht über 4000. Die Ursache davon liegt offenbar in dem niedrigen Tagelohn jener Gegend. Denn wo der gemeine Mann nicht mehr als 12 bis 20 kr. im Durchschnitt täglich erwerben kann, da findet er es vortheilhafter, zu Fuss zu gehen, sollte ihm das Fahrgeld pro Tagereise auch nur auf 20 bis 30 kr. zu stehen kommen. Die Reisenden aus der Masse des Volkes aber gewähren den Eisenbahnen die meiste Einnahme. Indessen haben sich trotz dieser

ungünstigen Umstände die Finanzverhältnisse jener Bahn doch so vortheilhaft gestellt, dass im verflossenen Jahr eine Dividende von 5 % ausbezahlt werden konnte.

Herr von Gerstner befindet sich seit zwei Jahren in Russland und scheint nun mit den Projekten, welche er der dortigen Regierung vorgelegt hat, vollkommen reussirt zu haben. Sein Hauptplan ist die Anlegung einer Eisenbahn von Petersburg nach Moskau. Vorläufig aber soll, gleichsam zur Probe, eine nur auf den Passagiertransport oder vielmehr auf Plaisirfahrten berechnete Eisenbahn von Petersburg nach Zarskoe-Selo usw. angelegt werden.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 24,45 km lange Strecke Schivelbein-Polzin der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin, von welcher die Theilstrecken Schivelbein-Simmatzig am 16. November 1896, Simmatzig-Redel am 22. Dezember 1896, Redel-Lutzig am 17. März d. J. und Lutzig-Polzin am 1. April d. J. für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eröffnet wurden, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Die 1,74 km lange Strecke Crampas-Sassnitz-Sassnitz Hafen der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin, welche am 1. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnet werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Die 37,31 km lange vollspurige Strecke Zeitz-Camburg der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, von welcher die 3,73 km lange Strecke Zeitz-Groitzschen am 1. April d. J. für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden ist und die Reststrecke (und damit die ganze Linie) am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten, und zwar die Reststrecke vom Tage der Betriebseröffnung ab.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Stettin. Am 1. d. Mts. werden auf den an der Nebenbahn Schivelbein-Polzin gelegenen, bisher nur für den Güter- und Viehverkehr in Wagenladungen eingerichtet gewesenen Stationen Simmatzig, Ziezeneff, Redel, Lutzig und Polzin auch Personen, Gepäck, Leichen und Stückgut abgefertigt. Die Abfertigung von Fahrzeugen findet nur im Verkehr mit der Station Polzin statt. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen Stationen ausgeschlossen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 1. d. Mts. wird die bisher nur für den Güterverkehr eingerichtet gewesene Station Wygoda der Lokalbahnlinie Dolina-Wygoda auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Kocsárd-Maros-Vásárhely gelegene und für den Gesammtverkehr eingerichtete Station Raduáth ist auch für die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren eröffnet worden; ferner wurde die an der Versecz-Kubiner Lokalbahn gelegene Umladestation Kubin-Dunapart (Kubin-Donauufer) für den Personen- und Gepäckverkehr und vom 15. März d. J. an auch zur selbständigen Verrechnung der nach oder von der Wasserstrecke transitirenden Eil- und Frachtgüter eingerichtet.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Breslau. Am 1. d. Mts. wird der Haltepunkt Weidenhof, zwischen Oswitz und Schebitz gelegen, und der zwischen Hansdorf und Halbau gelegene Haltepunkte Cunau für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet. Die Entfernungen betragen: Weidenhof-Oswitz 4,36 km, Weidenhof-Schebitz 2,24 km und Cunau-Hansdorf 2,57 km, Cunau-Halbau 4,78 km.

Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Am 1. d. Mts. wird der an der Strecke Rostock-Lalendorf zwischen den Stationen Laage und Plaaz eingerichtete Haltepunkt Subsin-Liessow für den Personenverkehr eröffnet.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die an der Lokalbahnlinie Hliboka-Berhometh gelegenen Haltestellen Tisowetz und Becków werden am 1. d. Mts. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Am 4. März d. J. ist die an der Pápa-Csornaer Lokalbahn zwischen den Stationen Pápa und Marczaltö von beiden 7,7 km entfernt errichtete Halte- und Verladestelle Ihász für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Vom 1. d. Mts. ab ist die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Lemberg-Itzkany gelegenen Station Bursztyn in Bursztyn-Demianow und die Bezeichnung der an derselben Strecke gelegenen Station Czerepkoutz-Sereth in Czerepkoutz abgeändert worden.

Einführung von Personen- und Gepäckverkehr auf der Linie Waldheim-Kriebethal. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Von Anfang dieses Monats ab wird auf der Linie Waldheim-Kriebethal während der Dauer des Sommerfahrplans an Sonn- und Festtagen Personen- und Gepäckverkehr eingeführt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1740 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Königlich Preussische Eisenbahndirektionen, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1896 (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 1740 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, mit Ausnahme der Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen und mit Ausnahme der an den Vereinseinrichtungen nur theilnehmenden Verwaltungen, welche zur Lieferung der statistischen Nachrichten nicht verpflichtet sind, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1896 (abgesandt am 26. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rechnungsabschluss der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Der Verwaltungsrath der Oesterreichischen Nordwestbahn hat in seiner am 20. April d. J. stattgefundenen Sitzung den Beschluss gefasst, die Dividende der Nordwestbahn mit 11 fl., die Dividende der Elbethalbahn mit 11,75 fl. gleich wie im Vorjahre festzusetzen. Das Erträgniss des garantirten Netzes hat eine Steigerung erfahren, während der Ertrag der Elbethalbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn hinter dem Vorjahre zurückbleibt. Im nachstehenden reproduziren wir die für jedes einzelne Netz veröffentlichten Daten:

Nordwestbahn: garantirtes Netz.

Das Gewinn- und Verlustkonto des garantirten Netzes der Nordwestbahn stellt sich in folgender Weise dar:

	1896 fl.	gegen 1895 fl.
Einnahmen:		
Betriebseinnahmen der garantirten Linien	11 076 827	+ 621 055
ab: Betriebsausgaben, Steuern und besondere Ausgaben	6 279 710	+ 343 719
Nettoertrag der garantirten Linien	4 797 117	+ 277 335
sonstige Einnahmen	104 063	— 9 732
Summe der Einnahmen	4 901 180	+ 267 602
Ausgaben:		
Prioritätendienst	3 044 734	+ 17 213
Refundirung an die Staatsverwaltung	142 693	+ 131 740
Summe der Ausgaben	3 187 427	+ 148 953
Summe der Einnahmen	4 901 180	+ 267 602
Ueberschuss	1 713 752	+ 118 648
dazu: Antheil an dem Erträgnisse des Ergänzungsnetzes	277 604	— 25 232
Vortrag vom Vorjahre	269 947	— 82 058
disponibler Reingewinn	2 261 305	+ 11 357
Dividende von 11 fl. für 180 000 Aktien	1 980 000	—
neuer Vortrag	281 305	+ 11 357

Das garantirte Netz hat einen Betriebsüberschuss von 4 790 000 fl. geliefert, welcher gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung um 277 335 fl. bietet. Die Staatsgarantie wird, wie bereits in den Vorjahren, nicht in Anspruch genommen, es wird vielmehr eine Rückzahlung auf die Garantievorschüsse in der Höhe von 142 693 fl. geleistet. Im vorigen Jahre betrug diese Rückzahlung 21 905 fl. Das vom Staate garantirte Reinerträgniss berechnet sich mit 4 511 731 fl.; gegenüber dieser Summe ergibt der Betriebsertrag einen Ueberschuss von 285 386 Gulden, von welchem die eine Hälfte den Aktionären zufällt, die andere Hälfte an die Staatsverwaltung abzuführen ist. Der Dienst der Prioritäten erforderte einen Betrag von 3 000 000 fl. Für die Aktionäre stehen zuzüglich der diversen Einnahmen 1 710 000 fl. zur Verfügung. Dazu kommt der Antheil an dem Erträgnisse der Elbethalbahn mit 277 604 fl., welcher diesmal infolge des ungünstigeren Erträgnisses des Ergänzungsnetzes um 25 232 fl. geringer ausgefallen ist als im Vorjahre. Endlich

steht noch ein Vortrag von 269 947 fl. zur Disposition. Der Vortrag erscheint um 82 000 fl. niedriger eingestellt, weil im Vorjahre ein solcher Betrag zur Ergänzung der Dividende auf 11 fl. entnommen wurde. Der gesammte disponible Reingewinn beträgt demnach 2 260 000 fl. Zur Bezahlung einer Dividende von 11 fl. sind für 180 000 Aktien 1 980 000 fl. erforderlich. Es verbleibt ein Rest von 281 305 fl., welcher auf neue Rechnung übertragen wird.

N o r d w e s t b a h n: Elbethallinie.

Die Dividende der Elbethalbahn wird mit dem gleichen Betrage wie im Vorjahre, nämlich mit 11,75 fl., in Vorschlag gebracht. Auf neue Rechnung sollen 40 330 fl., d. i. um 29 085 fl. weniger als im Jahre 1896, vorgetragen werden. Das Gewinn- und Verlustkonto enthält folgende Positionen:

	1896 fl.	Differenz gegen 1895 fl.
E i n n a h m e n:		
Betriebseinnahmen des Ergänzungsnetzes	7 040 726	+ 116 073
ab Betriebsausgaben, Steuern und besondere Ausgaben	3 262 576	+ 157 411
Nettoertrag des Ergänzungsnetzes	3 778 149	— 41 337
A u s g a b e n:		
Prioritätendienst	1 720 112	— 2 797
anderweitige Ausgaben	6 074	+ 18 049
Summe der Ausgaben	1 726 186	+ 15 251
Summe der Einnahmen	3 778 149	— 41 337
U e b e r s c h u s s	2 051 963	— 56 589
hiervon ab:		
Aktientilgung	62 000	+ 1 800
5 % Dividende	1 380 680	— 3 010
Reservefonds	60 928	— 5 537
Tantieme des Verwaltungsrathes	54 835	— 4 984
zusammen	1 558 443	— 11 732
verbleibt Ueberschussrest	493 519	— 44 857
hiervon entfallen für die Aktien Litt. B	215 914	— 19 625
hierzu Vortrag vom Vorjahre	69 415	— 9 459
zusammen	285 330	— 29 085
Superdividende per Aktie und Genussschein 1,75 fl. gleich	245 000	—
Vortrag auf neue Rechnung	40 330	— 29 085

Der Betriebsüberschuss der Elbethalbahn beträgt 3,77 Millionen Gulden und bleibt um 41 337 fl. hinter dem Vorjahre zurück. Es haben zwar die Betriebseinnahmen eine Steigerung um 116 000 fl. erfahren, die Ausgaben sind aber in höherem Maasse gewachsen. Nach Bestreitung des Dienstes der Prioritäten und anderweitiger Ausgaben ergibt sich ein disponibler Ueberschuss von rund 2 Millionen Gulden. Aus demselben sind zu bedecken: die Aktientilgung mit 62 000 fl., die 5 % Aktiendividende mit 1,38 Millionen Gulden, die 10 % Quote des Reservefonds mit 60 928 fl., die Tantieme des Verwaltungsrathes mit 54 835 fl., und es verbleibt ein Ueberschussrest von 493 519 fl. Dieser Ueberschuss ist gleichmässig unter sämmtliche Aktionäre der beiden Netze der Nordwestbahn, demnach auf 320 000 Aktien, zu vertheilen. Auf das Stammnetz (180 000 Aktien) entfallen neun Sechzehntel oder 277 604 fl., auf die Elbethalbahn (140 000 Aktien) sieben Sechzehntel oder 215 914 fl. Zu dem letzteren Betrage tritt der Gewinnvortrag der Elbethalbahn mit 69 415 fl., so dass zusammen 285 330 fl. verfügbar sind. Für die Superdividende von 1,75 fl. sind 245 000 fl. erforderlich, und der Rest von 40 330 fl. wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Der Verwaltungsrath beschloss, der Generalversammlung vorzuschlagen, den Julikupon mit 5 fl. einzulösen, so dass sich die Gesammtdividende wie im Vorjahre auf 9 fl. stellt.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft.

Der Verwaltungsrath hat in seiner Sitzung vom 26. April dieses Jahres die Bilanz für das Geschäftsjahr 1896 genehmigt und wird bei der Generalversammlung beantragen, die Gesammtdividende mit 6,5 %, d. i. 13 fl. pro Aktie und 3 fl. pro Genussschein, festzusetzen, sowie den Betrag von 601 021,58 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Gütertarif der Oesterreichischen Staatsbahnen.

In mehreren Tagesblättern sind in den letzten Tagen Mittheilungen darüber enthalten, dass sich das Eisenbahnministerium mit einer Reform des Systems der Eisenbahn-Gütertarife beschäftige, welche, soweit möglich, noch im Laufe dieses Jahres durchgeführt werden und insbesondere den Fernverkehr der Massengüter betreffen soll. Wie nun von wohlinformirter Seite mitgetheilt wird, liegt derzeit kein auf eine Reform der Gütertarife der K. K. Staatsbahnen abzielendes Projekt vor, auch steht eine solche Reform überhaupt nicht in Verhandlung.

Aus England.

Die Metropolitan-Eisenbahn.

Im verflossenen Halbjahr hat die Bahn 45 785 289 Personen befördert, 3 700 000 in der ersten, 8 800 000 in der zweiten, 33 614 000 in der dritten Klasse. Das macht im ganzen 1 223 631 mehr als 1895. Auf die erste Klasse entfielen 7,36 %, auf die zweite 19,22 %, auf die dritte 73,42 % der gesammten Beförderung. Im ganzen Jahr sind 90 938 256 Personen befördert worden, die grösste seit der Eröffnung jemals vorhanden gewesene Ziffer. Trotz deren Grösse ist nicht e i n Unfall vorgekommen, der auf das Verschulden der Gesellschaft zurückzuführen wäre. Auch die Einnahmerechnung war sehr befriedigend. Aus dem Personenverkehr sind 6 134 £, aus dem Packet-, Pferdeverkehr u. dergl. 1 450 £, aus dem Waarenverkehr 7 290 £, aus dem Mineralverkehr 1 253 £, aus Vermiethungen in den Stationen 126 £, im ganzen also in dem halben Jahre 16 253 £ mehr eingenommen worden als im Jahre vorher. Unter Berücksichtigung zweier geringfügiger Abzüge betrug der Nettozuwachs in der Einnahme 16 200 £. Unter den Ausgaben haben die Lokomotivkosten um 1 669 £ infolge vermehrter Betriebsmittel, grösseren Wagenumlaufs, vermehrter Ausbesserungen zugenommen. 1 200 £ sind für vermehrtes Beamtenpersonal, 1 135 £ für Verkehrsausgaben, 238 £ für Lohnerhöhungen, 68 £ für die Altersversorgung, 626 £ für Gesetzeskosten, 594 £ für Steuern und Abgaben und 132 £ für den Betrieb gemeinschaftlicher Strecken mehr ausgegeben worden. Ferner wurde aus dem Betrieb der Züge anderer Gesellschaften eine um 915 £ geringere Einnahme erzielt, weil thatsächlich dieser Betrieb einen geringeren Umfang hatte. Die Ausgaben haben sich also im ganzen um 6 634 £ vermehrt. Hiervon abgezogen 1 160 £ als Verminderung der Ausgaben für Bahnunterhaltung, bleibt eine Nettovermehrung der halbjährlichen Ausgaben von 5 474 £. Die Betriebskosten stellen sich zu den Verkehrseinnahmen gleich 45,319 %, ein Satz, der zu dem anderer Gesellschaften in günstigem Verhältniss steht. Den 16 200 £ Mehreinnahmen stehen 5 474 £ Mehrausgaben entgegen: bleibt eine Nettoeinnahme im halben Jahr von 10 726 £. Demzufolge wurden 3 £ 7 sh. 6 d. Dividenden auf das Jahr bezogen, auf die gewöhnliche Aktie vertheilt, das macht 7 sh. 6 d. mehr als in der vorhergehenden Periode. Vorgetragen wurden 14 130 £, ungefähr 916 £ mehr als im vergangenen Jahr.

Die Manchester-Sheffieldbahn dürfte etwa im Juli 1895 über den Anschluss der Metropolitanbahn London erreichen.

Die Eisenbahnen in Grosslondon.

Trotz des Wettbewerbs der Omnibusse, Droschken, Strassenbahnen, sonstiger Fuhrwerke und der Dampfer ist der Eisenbahnverkehr Londons, im Sinne Grosslondons aufgefasst, doch im beständigen Zunehmen begriffen. Einestheils ist dies auf die stetige Vermehrung der Bevölkerung zurückzuführen, mehr aber noch auf den ungeheuren und stetig wachsenden Zufluss von Provinzialen, Kolonisten und Fremden. Der „E n g e n e e r i n g“ meint bescheidentlich, dass die modernsten Zerstreuungsgelegenheiten, die neueste Mode, die neuesten Leistungen auf dem Gebiete sder Kunst, der Malerei, die neuesten Klubs, die neuesten Hotel immer in London zu finden sind. London ist andererseits dauernd der Geld- und Handelsmittelpunkt der Welt, und so gross auch die Zunahme gewerblicher Unternehmungen in anderen Welttheilen ist, die Wirkung dieser Zunahme ist immer eine weitere Hebung der geschäftlichen Bedeutung Londons. So der „Engeneering.“

Die Zahl der Personen, die über die Metropolitan- und die Metropolitan Distriktbahn gefahren sind, hat in der Zeit von 1876 bis 1896 von 80 001 578 auf 121 163 703 und 131 131 305 von Jahrzehnt zu Jahrzehnt zugenommen. Die Verkehrszunahme im letzten Jahrzehnt ist indessen geringer als im vorhergehenden. Im übrigen haben beide Bahnen nicht still gestanden, sich im Gegentheil von Zeit zu Zeit erweitert. Die Metropolitanbahn ist sogar zu einer ländlichen Bahn geworden. Die Erweiterung von Swiss Cottage nach West Hampstaad wurde im Juli 1879 eröffnet, von da nach Willesdon im November 1879, nach Harrow im August 1880, und im September 1882 wurde eine fernere Erweiterung von Aldgate nach Trinity Square in Betrieb gesetzt. Seit Januar 1883 zählt St. Johnswood zur Bahn, im Oktober 1884 wurde der innere Ring vollendet und bis zur Ostlondonbahn ausgedehnt. Im Mai 1885 wurde die Strecke Harrow-Pinner eröffnet. 1886 wurden aus der Kolonial- und Indischen Ausstellung bedeutende Einnahmen erzielt. Im September 1887 wurde die Bahn bis Rickmansworth und im Juli weiter bis Chesham ausgedehnt. Die Aylesbury- und Buckinghambahn wurde im Juli 1889 mit der

Metropolitanbahn verschmolzen, die im September 1892 von Chalfontroad nach Aylesbury vordrang. Alle diese Ausdehnungen hatten selbstverständlich auf den Verkehr der beiden Unternehmungen Einfluss. Thatsache ist indessen, dass der Personenverkehr beständig zunimmt. Die vortreffliche Verbindung mit der Nordost- und Westbahn hat ihr Theil zur Verkehrsvermehrung beigetragen.

Wenn auch auf beiden Bahngebieten der Verkehr in den letzten 20 Jahren zugenommen hat, so doch am meisten auf der Metropolitanlinie. Unzweifelhaft deshalb, weil diese Bahn mit der Ostbahn mehr Fühlung hat und andererseits aus der Entwickelung ihrer Verbindungen ausserhalb der Stadt mehr Nutzen gezogen hat, als die Distriktbahn. Diese ist ein kleineres Unternehmen geblieben. Sie ist in das Land nicht weit vorgedrungen. Indessen sind die Direktoren jetzt zu der Ueberzeugung gekommen, dass es Zeit ist, der Politik der Metropolitanbahn in dieser Beziehung zu folgen. Die Distriktbahn hat aus dem Bau ihrer kleinen westlichen Erweiterungen nach Hammersmith, Ealing, Richmond und Wimble den Nutzen gezogen. Es wird jetzt vorgeschlagen, eine Bahn von Ealing nach Harrow zu bauen, eine Linie nach Whitechapel, eine nach der London-Tilbury- und Southendbahn und schliesslich in die grünen Gefilde von Harrow bis Uxbridge und High Wycombe vorzudringen. Die letztgenannten beiden Pläne werden von besonderen Unternehmern betrieben, von der Distriktbahn aber begünstigt; sie kann ja die neuen Linien nach ihrer Genehmigung durch das Parlament käuflich erwerben. Bekannt und in dieser Zeitung bereits mitgetheilt ist, dass die Distriktbahn in der gegenwärtigen Parlamentstagung um eine neue Linie zwischen Earls Court und Mansion House eingekommen ist, die unter der gegenwärtigen Tunnelbahn in einem Doppeltunnel liegt, dass ferner die Elektrizität auf einem Theil der bestehenden Linien als Betriebskraft zur Einführung gelangen soll, damit die mit dem Dampfbetrieb namentlich während der Sommer- und Herbstmonate verbundenen Unzuträglichkeiten beseitigt werden. Beim Plan der neuen Tiefbahn hat hauptsächlich der Gesichtspunkt obgewaltet, Grunderwerb zu vermeiden. Das Unternehmen wird immerhin kostspielig und ob es sofort Zinsen trägt, bleibt abzuwarten. Die Metropolitanbahn hat neue Erweiterungen nicht an der Hand, aber die Aylesbury- und Buckinghambahn ist erweitert worden, und wenn die Sheffieldbahn, die in Zukunft den Namen der Grossen Centralbahn führen wird, bis London erweitert ist, muss der Verkehr der Metropolitanbahn noch weiter zunehmen. Bis jetzt hat sie fast nur Personen zu befördern gehabt. Nur 36 839 £ sind im verflossenen Halbjahr aus der Beförderung von Wagen, Vieh und Mineralien eingenommen worden. Späterhin dürfte ein bedeutender Güterverkehr über die Bahn nach London gehen, wofür umfangreiche Anlagen nöthig werden.

Aus Italien

Programmrede des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Ingenieur Prinetti, hat in Neapel aus Anlass der Neuwahlen für die Deputirtenkammer eine Rede gehalten, aus der die Politik, welche die Regierung in Bezug auf den Betrieb der Eisenbahnen und auf das gegenwärtige und zukünftige Verhältniss zu den jetzigen Betriebsgesellschaften zu befolgen gedenkt, entnommen werden kann.

Nachdem der Minister erklärt hatte, ein entschiedener Anhänger des Privatbetriebes der Eisenbahnen in Italien zu sein, in der Ueberzeugung, dass, wenn in Italien dieses System bereits von Anfang an befolgt worden wäre, man ganz sicher weit grösseren Nutzen aus den von den Bahnen verschlungenen Milliarden gezogen hätte, hob er hervor, dass im Lande in neuester Zeit eine lebhafte Privatinitiative für den Bau von Bahnen zu Tage getreten ist, wie dies die zahlreichen, um Verleihung von Konzessionen für über 2 000 km Bahnlinien an die Regierung gerichteten Ansuchen beweisen, welche theils noch auf die Bewilligung von Staatssubventionen warten, theils solche bereits erlangt haben.

Im weiteren Verlauf der Rede wies Se. Excellenz darauf hin, dass der Antheil des Staates an den Bruttoeinnahmen der Bahnen ein beinahe unüberwindliches Hinderniss gegen die Einführung von niedrigen Tarifen bilde, welche so sehr zur Förderung des Verkehrs und der Industrie beitragen könnten; und in der That, die den Gesellschaften nach Abzug der 37,50 %, welche der Staat von den Bruttoeinnahmen vorab für sich beansprucht, verbleibenden 62,50 % genügen kaum, um die Betriebskosten zu decken, und lassen den Gesellschaften zu wenig Spielraum, um die Tarife auf die der nationalen Oekonomie entsprechende Grenze zu ermässigen.

Was den Betrieb der Eisenbahnen selbst anbelange, habe die Regierung Verhandlungen mit den Gesellschaften eingeleitet, um die jetzigen Betriebsverträge durch neue zu ersetzen, welche unter Wahrung des Eigenthumsrechtes des Staates den Betrieb zu einem vollständig privaten machen sollten.

Der Staatsantheil solle den Schwankungen, welchen er in seiner jetzigen Form unterworfen ist, entzogen werden, es sollen die zur Erhaltung und Erweiterung der Linien nöthigen Mittel, für welche jetzt die sogen. Reservefonds, die fast immer versagt haben, aufkommen müssen, gesichert werden, und solle so für die Gesellschaften, welche auf diese Weise mit festen Faktoren rechnen werden können, eine sichere Sachlage geschaffen werden, damit sie, viel freier in all ihren Unternehmungen, mit sicherer Aussicht auf eine lange Existenz und angespornt durch das eigene Interesse, mit der nöthigen Raschheit und Energie alle vom Verkehr geforderten Verbesserungen und Tarifmaassregeln zum Besten aller durchführen können.

Die Regierung habe ferner der Schaffung neuer, rascher Zugverbindungen zwischen Italien und den bedeutendsten Verkehrsmetropolen des übrigen Europas ihre volle Unterstützung angedeihen lassen; zum Theile schon mit 1. Juni d. J., zum Theile mit nächstem Jahre würden internationale, sehr beschleunigte Züge eingeführt werden, welche einerseits von Berlin, wo sie den Verkehr aus Russland, Dänemark und Skandinavien aufnehmen werden, ausgehend, über Frankfurt-Basel-Gotthard nach Mailand und Genua und über München und den Brenner nach Florenz, Rom und Neapel führen werden, andererseits von Calais und Ostende mit dem Englischen, Französischen, Belgischen und Holländischen Verkehr, über Basel, wo der Anschluss an den Berliner Zug statthaben wird, und den Gotthard, ebenfalls nach Mailand und an die Riviera und längs der Küste entlang nach dem südlichen Italien verkehren werden. Der Durchlauf Berlin-Neapel würde in weniger als 40 Stunden und derjenige Calais-Neapel in 41 Stunden zurückgelegt werden können.

Nachdem der Minister noch des Projektes des grossartigen Aquäduktes, der die 3 Apulischen Provinzen mit Wasser versorgen, und so weite Landstriche, die jetzt öde daliegen, zu fruchtbaren Gefilden umgestalten soll, und welcher unter den so kolossalen Arbeiten, welche die neueste Zeit vollendet hat, gewiss eine hervorragende Stelle einzunehmen bestimmt ist, Erwähnung gethan, und nach einigen Bemerkungen über die innere politische Lage Italiens, schloss er seine im ganzen Lande mit grossem Beifall aufgenommene Rede.

Betriebsergebnisse.

Mittelmeernetz. Die ersten 9 Monate des Betriebsjahres 1896/97 ergaben folgende finanzielle Resultate:

						gegen das Vorjahr	
Hauptnetz	Betriebslänge	4 480	km	4 407	km	+ 73	km
	Personenverkehr	35 605 687,69	L.	35 873 520,28	L.	— 267 832,59	L.
	Gepäckverkehr	1 807 128 86	„	1 747 055,42	„	+ 60 073,44	„
	Güterverkehr	55 680 675,52	„	54 444 195,77	„	+ 1 136 479,75	„
		93 093 492,07	L.	92 064 771,47	L.	+ 1 028 720,60	L.
Nebennetz	Betriebslänge	1 229	km	1 246	km	— 17	km
	Personenverkehr	2 282 833,13	L.	2 228 451,64	L.	+ 54 381,49	L.
	Gepäckverkehr	73 971,93	„	64 390,39	„	+ 9 581,54	„
	Güterverkehr	2 407 190,91	„	2 258 391,83	„	+ 149 799,08	„
		4 763 995,97	L.	4 551 233,86	L.	+ 212 762,11	L.
mithin Gesammteinnahme		97 857 488,04	L.	96 616 005,33	L.	+ 1 241 482,71	L.

Adriatisches Netz. Die Einnahmen der ersten 3 Monate des Betriebsjahrs 1897 stellen sich wie folgt:

						gegen das Vorjahr	
Hauptnetz	Betriebslänge	4 247	km	4 247	km	—	
	Personenverkehr	8 138 396,31	L.	7 733 480,13	L.	+ 404 916,18	L.
	Gepäckverkehr	398 605,89	„	409 119,60	„	— 10 513,71	„
	Güterverkehr	13 719 960,77	„	12 509 444,14	„	+ 1 210 516,63	„
		22 256 962,97	L.	20 652 043,87	L.	+ 1 604 919,87	L.
Nebennetz	Betriebslänge	1 360	km	1 360	km	—	
	Personenverkehr	541 036,26	L.	505 808,36	L.	+ 35 227,96	L.
	Gepäckverkehr	10 668,04	„	11 141,56	„	— 473,52	„
	Güterverkehr	1 149 706,92	„	1 027 026,20	„	+ 122 680,72	„
		1 701 411,22	L.	1 543 976,12	L.	+ 157 435,10	L.
mithin Gesammteinnahme		23 958 374,19	L.	22 196 019,99	L.	+ 1 762 354,20	L.

Königliche Gesellschaft der Sardinischen Eisenbahnen.

Am 31. März d. J. fand in Rom die Generalversammlung der Aktionäre statt, welche zur Genehmigung des finanziellen Abschlusses der Betriebsergebnisse des Jahres 1896 einberufen wurde. Die Gesellschaft besitzt die Linien Cagliari-Oristano, Decimo-Iglesias, Porto Torres-Chilivani und Terranova-Golfo degli Aranci, deren Länge 415 km beträgt, und welche in der Bilanz mit einem Kapital von 76 000 000 L. angesetzt sind.

Die Betriebsergebnisse, nach Abzug der Staatssteuern, stellen sich wie folgt:

Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr .	873 819,99 L.
Frachtgutverkehr	743 243,35 „
indirekte Einnahmen	89 194,71 „
zusammen	1 706 258,05 L.

Die Einnahmen erfuhren eine Steigerung von über 100 000 L., welche beinahe ausschliesslich dem lebhafteren Güterverkehr infolge der günstigen Ernten (Getreide und Wein) in den meisten Gegenden der Insel zuzuschreiben ist. Zu diesen Einnahmen kommen noch 6 745 338,92 L. an gesetzlich garantirten Subventionen und ausserdem andere ausserordentliche Erträgnisse ausserhalb des Betriebs hinzu, sodass die Gesellschaft einen Gesammtbetrag von 8 588 230 L. zur Verfügung hatte. Diesen stellen sich gegenüber: 1 712 444,09 L. an Betriebsausgaben, 4 627 072,49 L. für Verzinsung der Obligationen, Rückzahlung von 983 Obligationen, Agioverluste und Provisionen, 400 000 L. für Erneuerung der Betriebsmittel und andere, im ganzen ein Betrag von 6 962 343,93 L. für Ausgaben; es verbleibt also für das Jahr 1896 ein Reinertrag von 1 625 886,07 L., welcher ermöglicht, das Aktienkapital mit 5 % zu verzinsen, 150 verlooste Aktien zurückzuzahlen und überdies noch 1 % als Dividende auf die Aktien und Genussscheine zu vertheilen.

Aus Russland.

Erweiterungsbauten an der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahn.

Durch einen Allerhöchst bestätigten Beschluss des Ministerkomitees ist der Moskau-Kiew-Woronesh-Eisenbahngesellschaft gestattet worden, mit einem Kapitalaufwande von 202 143 R. bauliche Veränderungen auf den Stationen Woroshba und Bachmatsch vorzunehmen, sowie auf der Theilstrecke Kursk-Woronesh 8 Ausweichestellen zu erbauen, um die Leistungsfähigkeit der genannten wichtigen Stationen und namentlich der Theilstrecke Kursk-Woronesh zu erhöhen. Die Erfahrungen der letzten Herbst-Getreidekampagne scheinen denn doch einen erheblichen Eindruck gemacht zu haben mit all den unendlichen Klagen und Reklamationen und namentlich mit den schweren Verlusten, die der Handel tragen musste, weil die Bahnen ganz und gar gegenüber den gestellten Ansprüchen versagten. Die vorbezeichneten Bauten haben auch namentlich für den Verkehr nach Deutschland Bedeutung, so dass gehofft werden kann, dass nächstens unsere Bezüge aus Russland hiervon Nutzen haben werden.

Einführung des Sommerfahrplans.

Eine Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten bestimmt, dass auf den Eisenbahnen Russlands der Sommerfahrplan mit dem 6./18. Mai zur Einführung gelangen soll. Eine Ausnahme wird nur statuirt für diejenigen Bahnen, die einen Anschluss an ausländische Bahnen haben. Für diese Linien soll der 19. Mai/1. Juni d. J. als Beginn des Sommerfahrplans gelten. Es liegt also ein Zeitunterschied von 14 Tagen zwischen der Einführung des Sommerfahrplans für diejenigen Russischen Bahnen, die Anschluss an ausländische Bahnen haben und den übrigen Russischen Eisenbahnen. Da fragt es sich dann, wie weit die Wirkung der früheren, theilweisen Einführung des Fahrplans sich bemerkbar machen wird? Darüber schweigt der Erlass und es bleibt zu befürchten, dass mancher unliebsamer Aufenthalt dem Reisenden während der Zwischenzeit winkt.

Der Güterverkehr auf den Russischen Bahnen im Jahre 1896.

Der ausführliche Bericht des Ministeriums der Verkehrsanstalten über die gesammte Güterbewegung auf den Eisenbahnen unseres Nachbarreiches erscheint in der Regel erst in etwa 2 Jahren nach dem Abschlusse des Berichtsjahres, sodass ein vollständiger Einblick in die Entwickelung des Güterverkehrs immer erst etwas spät ermöglicht wird. Es ist daher von Interesse aus den allmonatlich von demselben Ministerium gewissermaassen zur vorläufigen Kenntnissnahme veröffentlichten theilweisen Verkehrsnachrichten einiges über den Verkehr kennen zu lernen. Eine solche Publikation, die bis zum Schlusse des Jahres 1896 reicht, liegt uns vor und entnehmen wir derselben, dass zum 1. Januar 1897 insgesammt 38 962 Werst Eisenbahnen für den Verkehr eröffnet waren gegen 36 692 Werst zum 1. Januar 1896. Davon waren 24 269 Werst Kronsbahnen, 12 449 Werst Privateisenbahnen und 2 244 Werst Finnländische Bahnen. Der Transport der wesentlichsten Gütermengen im Jahre 1896 lässt sich durch folgende Ziffern veranschaulichen, wobei allerdings der wichtigste Transportartikel, nämlich das Getreide, nur insoweit Berücksichtigung gefunden hat, als die zur Ausfuhr an die Grenzpunkte beförderten Mengen aufgezeichnet sind, nämlich:

	Getreide (zu den Grenzpunkten)	Steinkohlen	Petroleum und andere Naphtaprodukte	Naphta und Naphtarückstände	Salz	zusammen
	in Wagenladungen, durchschnittlich à 10 t					
Januar . .	48 401	47 307	6 619	10 664	3 812	114 803
Februar . .	43 730	38 272	7 485	10 128	4 722	104 337
März . . .	40 072	35 971	5 154	8 639	3 403	93 239
April . . .	27 013	45 353	8 300	8 905	5 853	95 424
Mai	36 942	48 961	7 556	8 547	5 509	107 515
Juni . . .	32 116	46 259	9 275	12 338	6 910	106 898
Juli . . .	19 557	49 122	14 946	11 968	8 292	103 885
August . .	42 305	46 497	15 057	10 769	8 728	123 356
September .	74 917	46 474	14 373	11 407	8 229	155 400
Oktober . .	85 192	49 977	15 296	10 961	8 267	169 693
November .	71 507	50 607	17 445	9 357	5 235	154 151
Dezember .	41 828	50 759	14 730	8 551	3 825	119 693
1896	563 580	552 559	136 236	122 234	72 785	1 447 394
1895	600 447	501 708	139 767	109 290	73 772	1 424 984

Die Gesammtzahl der Transporte hat sich im Jahre 1896 gegen 1895 um 22 410 Wagenladungen gesteigert, trotz der erheblichen Verringerung des Transports von Getreide, das sich gegen 1895 um 36 867 Wagenladungen verringert hat.

Im besonderen lässt sich noch berichten, dass von vorbezeichneten Getreidemengen auf die beiden Haupt-Getreidegattungen die nachbezeichneten Antheile entfallen, nämlich:

	alle Getreidearten überhaupt	davon Roggen	davon Weizen
	Wagenladungen		
Januar . . .	48 401	7 033	16 177
Februar . . .	43 730	7 599	14 940
März	40 072	8 780	10 651
April	27 013	3 594	8 814
Mai	36 942	4 402	13 643
Juni	32 116	4 811	9 349
Juli	19 557	2 539	3 570
August . . .	42 305	3 949	14 329
September . .	74 917	5 588	25 281
Oktober . . .	85 192	7 379	27 863
November . .	71 507	6 813	26 002
Dezember . .	41 828	4 275	5 374
zusammen im Jahre 1896	563 580	66 762	175 993
„ „ 1895	600 447	77 518	181 388

Es sind die vorstehenden Mittheilungen natürlich nur sehr lückenhaft und wenngleich sie die bedeutendsten Transportartikel umfassen, so geben sie doch nur einen oberflächlichen Ueberblick über die Leistungen der Eisenbahnen schon deswegen, weil der Getreidetransport für den Konsum im Lande selbst fehlt. Immerhin kann man sich ein allgemeines Bild von der Entwickelung des Verkehrs machen. Den Rest an Kenntnissen über den Verkehr kann man sich erst verschaffen, nachdem der vollständige Bericht des Ministeriums vorliegt, was allerdings leider wohl noch eine recht lange Zeit auf sich warten lassen wird.

Zur schnelleren Beförderung der Güter.

Die traurigen Erfahrungen des letztverflossenen Herbstes und Winters, wo zu Zeiten bis zu 64 000 Wagenladungen (à 10 t) vorherrschend Getreide auf den Stationen lagerten, ohne dass die Möglichkeit vorlag, befördert werden zu können, hat die Regierung zu verschiedenen Maassregeln getrieben, die dazu bestimmt sein sollen, in Zukunft ähnlichen Kalamitäten vorzubeugen.

Unter anderem ist zum Zweck bestmöglicher Vertheilung der zum Versande angeführten und auf den Stationen unter der Bedingung der Beförderung, sobald die Reihenfolge an sie gelangt, eingelagerten Güter bestimmt worden, dass solche Güter in 3 Kategorien zu theilen sind, nämlich eine für solche Frachten, welche zwischen den Stationen besagter Bahn (im lokalen Verkehr) befördert werden müssen, die zweite für Frachten direkten Verkehrs im Innern des Reichs und die dritte für Frachten, die zum Export oder in die Hafen- und Grenzstationen bestimmt sind.

Sodann sind zur richtigen Uebereinstimmung der zu den Häfen und Grenzstationen abgefertigten Frachten mit der Transportfähigkeit der Eisenbahnen spezielle Vertheilungsbüreaus gegründet, deren Obliegenheit darin bestehen soll, unter die Eisenbahnen, die bei einer bestimmten Richtung in Betracht kommen, die Frachten zu vertheilen, die in dieser Richtung angenommen werden können. Vorläufig sind am 10./22. März d. J. 4 solcher Büreaus gebildet: 1. in Moskau für den Petersburger und Revaler Rayon, 2. in Riga für den Rigaer Rayon, 3. in Minsk für den Libauer Rayon und 4. in Warschau für den Rayon des Weichselgebietes.

Ob diese Maassregeln viel nutzen werden?

Fahrpreisermässigung für Offiziere.

Das Offizierskorps der Armee und Marine hat abermals eine weitgehende Vergünstigung im Falle der privaten Benutzung der Eisenbahnen erhalten. Danach sind die Generale und Admirale und die die Rechte von Kommandeuren der Einzeltruppentheile geniessenden Obersten nnd Kapitäne 1. Ranges, sowie die Militär- und Marineärzte von der 5. Rangklasse an berechtigt, bei Zahlung für die II. Klasse die Fahrt in der I. Wagenklasse zurückzulegen. Ferner geniessen sämmtliche Stabs- und Oberoffiziere der Armee und Marine, die Militärärzte und das Lehrpersonal der Kaiserlichen Militärmedizinischen Akademie, welche auf Grund der Allerhöchsten Befehle vom 26. April 1885, 18. November 1888, 13. Oktober 1889 und 20. Dezember 1891 berechtigt waren, mit Billets der III. Klasse die II. Wagenklasse zu benutzen, das Recht nach Zuzahlung des für Reisende bei ihrem Uebertritt aus der II. in die I. Wagenklasse festgesetzten Betrages, in die I. Wagenklasse überzugehen. Diese neuen Vergünstigungen treten vom 5./17. April d. J. in Kraft.

Verschiedenes.

Zur Vereinfachung der Tarife Theil II der Preussischen Staatsbahnen.

Da in den Gruppen- und Gruppenwechseltarifen Theil II der Preussischen Staatsbahnen die besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, die besonderen Tarifvorschriften, die besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif, die Bestimmung über die Beförderung zwischen mehreren Stationen desselben Ortes usw., die allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger sowie das Verzeichniss der Stationen, der Wortlaut und die Frachtsätze vieler Ausnahmetarife und die Bestimmungen des Umkartirungstarifs die gleichen sind bezw. sich decken, so erscheint es wohl gerechtfertigt, die Frage aufzuwerfen, ob es nicht angängig und zweckmässig wäre, diese Bestimmungen in einen besonderen Theil aufzunehmen. In den einzelnen Tarifen Theil II dürften demnach nur der eigentliche Entfernungsanzeiger und der Inhalt sowie die Sätze einiger Ausnahmetarife enthalten sein, während auf diejenigen Ausnahmetarife, die in dem besonderen Theil Aufnahme gefunden haben, an entsprechender Stelle des Tarifs nur zu verweisen wäre. Durch eine derartige Anordnung dürften nach dem unmaassgeblichen Urtheil des Unterzeichneten nicht nur die Tarife vereinfacht werden, sondern es dürften auch erhebliche Ersparnisse an Zeit, Arbeitskraft und Papier gemacht werden. Besonders gross würde der Gewinn durch die erhebliche Verminderung der Berichtigungen sein, die hinsichtlich der in Rede stehenden Bestimmungen in den meisten Fällen auf den siebenten Theil zurückgehen würden. Durch eine derartige Einschränkung der Tarifberichtigungen würden alle in Frage kommenden Dienststellen recht erheblich entlastet werden.

Sommer,
Königlicher Eisenbahn-Güterexpedient.

Statistik der elektrischen Bahnen Europas.

Eine in der Zeitschrift „L'Energie Electrique" veröffentlichte Statistik der elektrischen Bahnen Europas nach dem Stand vom 1. Januar 1897 veranschaulicht den bedeutenden Fortschritt, welchen das elektrische Strassenbahnwesen im Laufe des verflossenen Jahres aufzuweisen hat. Die Zahl der bei Beginn dieses Jahres im Betrieb befindlichen Linien ist von 111 auf 150, ihre Gesammtlänge von 902 auf 1 859 km, die Leistung der Centralstationen von 25 095 auf 47 596 Kilowatt und die Anzahl der Motorwagen oder Lokomotiven von 1 747 auf 3 100 gestiegen. Die relativ schwache Zunahme der Linien im Verhältniss zu derjenigen der Leistung der Centralstationen und der Zahl der Motoren lässt erkennen, dass die Entwickelung der elektrischen Strassenbahnen hauptsächlich in den grossen Städten und auf den grossen Netzen vor sich gegangen ist, die mit einer grossen Zahl von Wagen betrieben werden. An der Spitze der Liste steht wiederum Deutschland mit 642 km Linienlänge und 1 631 Motorwagen gegenüber 817 km und 1 469 Wagen aller übrigen Länder Europas. Nachstehende Tabellen geben eine vergleichende Uebersicht über die Ausdehnung und die Betriebsart der elektrischen Bahnen, welche am 1. Januar 1896 und 1897 im Betrieb waren.

A. Ausdehnung.

Länder	Gesammtlänge der Linien in Kilometern		Gesammtleistung der Kraftstationen in Kilowatt		Gesammtzahl der Motorwagen	
	1897	1896	1897	1896	1897	1896
Deutschland	642,69	406,4	18 963	7 194	1 631	857
Frankreich	279,36	132,0	8 736	4 490	432	225
Grossbritannien	127,42	107,3	5 156	4 683	200	168
Italien	115,67	39,7	5 970	1 890	289	84
Oesterreich-Ungarn	83,89	71,0	2 389	1 949	194	157
Schweiz	78,75	47,0	2 622	1 559	129	86
Spanien	47,00	29,0	600	600	40	26
Belgien	34,90	25,0	1 220	1 120	73	48
Russland	14,75	10,0	870	540	48	32
Serbien	10,00	10,0	200	200	11	11
Schweden und Norwegen	7,50	7,5	225	225	15	15
Bosnien	5,60	5,6	75	75	6	6
Rumänien	5,50	5,5	140	140	15	15
Holland	3,20	3,2	320	320	14	14
Portugal	2,80	2,8	110	110	3	3
zus.	1459,03	902,0	47 596	25 095	3 100	1 747

B. Systeme.

Länder	Linien mit Luftleitung		Linien mit unterirdischer Stromzuführung		Linien mit Mittelschiene		Linien mit Akkumulatorenbetrieb		zusammen	
	1897	1896	1897	1896	1897	1896	1897	1896	1897	1896
Deutschland	45	35	2	1	—	—	4	—	51	36
Frankreich	19	11	1	—	1	1	5	4	26	16
Grossbritannien	11	8	1	1	7	8	1	1	20	18
Italien	9	7	—	—	—	—	—	—	9	7
Oesterreich-Ungarn	7	6	2	1	—	—	1	2	10	9
Schweiz	17	12	—	—	—	—	—	—	17	12
Spanien	3	2	—	—	—	—	—	—	3	2
Belgien	4	3	1	—	—	—	—	—	5	3
Russland	2	2	1	—	—	—	—	—	3	2
Serbien	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1
Schweden und Norwegen	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1
Bosnien	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1
Rumänien	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1
Holland	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1
Portugal	1	1	—	—	—	—	—	—	1	1
zus.	122	91	8	3	8	9	12	8	150	111

Wie aus letzterer Zusammenstellung ersichtlich, ist das System der oberirdischen Stromzuführung noch immer die weitaus verbreitetste Betriebsart: Von 150 Linien findet es auf 122 ausschliessliche Anwendung. Die unterirdische Stromzuführung ist neuerdings mehrfach in grossen Städten eingeführt worden, was die merkliche Vermehrung dieser Linien innerhalb eines Jahres (von 3 auf 8) andeutet. Die Zahl der Bahnen mit Mittelschienen und derjenigen mit Akkumulatorenbetrieb zeigt keinen wesentlichen Aufschwung der beiden Systeme, jedoch ist die bei neueren Projekten vielfach ins Auge gefasste Anwendung des bisher auf 2 Linien, in Dresden und Hannover eingeführten gemischten Systems hervorzuheben, wo bekanntlich innerhalb des Stadtgebietes der Strom von Akkumulatoren geliefert wird, welche während der Fahrt ausserhalb der Stadt von der dort benutzten oberirdischen Leitung aus geladen werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

I. VIII. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement.

In dem VIII. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement sind folgende Aenderungen vorzunehmen:

Seite 29. Bei lfd. Nr. 11 sind in Spalte 2 die Worte: „(im Betriebe der Hessischen Ludwigsbahn)“ zu streichen.

Seite 30. Die lfd. Nr. 15a bis c erhält folgenden neuen Wortlaut:

1	2	3	4
Lfd. Nr.	Ueberführung in	an Ueberfuhrgebühren werden erhoben:	
		für Sonderzüge	für Personen-, Kranken- und Gepäckwagen
15	Hamburg a) über den Berliner Bhf. im Durchgangsverkehr zwischen dem Hannoverschen und Lübecker Bhf., sowie im Durchgangsverkehr zwischen Klosterthor- und Lübecker Bhf. und ferner im Durchgangsverkehr zwischen dem Berliner und dem Lübecker Bhf.	a) die Gebühren unter A der T.-B. (Entfernung: 9 km). Die sich ergebenden Beträge gelangen ohne Rücksicht auf den in den T.-B. festgesetzten niedrigsten Satz von 100 ℳ. zur Erhebung.	a) 1. für Personen- und besonders eingerichtete Krankenwagen, 0,4 ℳ. für die Achse und das Tarifkm (Entfernung: 9 km). 2. für Gepäck- und Güterwagen, gleichviel ob dieselben zur Beförderung von Kranken oder Gepäck benutzt werden, 0,2 ℳ. für die Achse u. d. Tarifkm (Entfernung: 9 km). In dem Falle B 4 der T.-B. werden die dort bezeichneten Gebühren (Entfernung: 9 km) berechnet.
	b) wie bisher.	b) wie bisher.	b) wie bisher, jedoch ist in Zeile 7 statt: „0,20 ℳ.“ zu setzen: „0,04 ℳ.“
	c) zwischen dem Hannoverschen Bhf. und dem Berliner Bhf. sowie dem Bhf. Klosterthor der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn.	c) wie bisher.	c) wie bisher.

Berlin, den 15. April 1897. (963)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Nebeneisenbahn Kohlmühle-Hohnstein b. Schandau. Am 1. Mai d. J. wird die in Kohlmühle von der Linie Bautzen-Schandau abzweigende eingeleisige, schmalspurige Nebeneisenbahn Kohlmühle-Hohnstein bei Schandau, welche eine Länge von 12,1 km und eine Spurweite von 0,750 m besitzt, dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben.

Die Ausführung des Betriebes erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 sowie der für den Betrieb der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements etc. und der für die neue Linie geltenden „Besonderen Bestimmungen und Tarife“.

Die Linie enthält ausser der zur Haltestelle erhobenen Anschlussstelle Kohlmühle den Endbahnhof Hohnstein bei Schandau und die Haltestellen: Lohsdorf, Unterehrenberg und Oberehrenberg.

Die Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr werden auf den Verkehrsstellen ausgehängt; die Tarife für den Güterverkehr sowie den Verkehr von Leichen und lebenden Thieren sind in den bei allen Verkehrsstellen käuflich zu erlangenden „Besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Linie Kohlmühle - Hohnstein bei Schandau“ enthalten.

Die in den letzteren Tarif aufgenommenen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind gemäss den Vorschriften unter I 2 der Eingangsbestimmung zur Verkehrsordnung genehmigt worden.

Dresden, am 29. April 1897. (964)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Am 15. Mai d. J. wird die 21 km lange Theilstrecke Oldesloe-Kl. Berkenthin der Neubaulinie Hagenow - Oldesloe für den Güterverkehr in Wagenladungen mit den Haltestellen Treuholz, Kastorf, Sirksrade und Kl. Berkenthin dem Betriebe übergeben werden.

Zur Annahme und Auslieferung der im § 50 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unter A. bezeichneten Gegenstände (Sprengstoffe) sind diese Haltestellen nicht geeignet, auch können Kesselwagen mit feuergefährlichen Flüssigkeiten daselbst weder entnoch beladen werden.

Die Theilstrecke Oldesloe - Kl. Berkenthin wird vorläufig als Nebeneisenbahn betrieben.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung treten für den Verkehr der genannten Haltestellen direkte Tarifsätze für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen im Binnenverkehr und im Wechselverkehr mit den übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen und mit der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn sowie im Nord - Ostseeverbande in Kraft.

Inwieweit die obengenannten Haltestellen weiter mit direkten Tarifsätzen ausgerüstet werden, wird jedesmal besonders bekannt gegeben werden.

Altona, den 26. April 1897. (965)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Schliessung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. werden die neuen Bahnhofsanlagen in Harburg H. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Mit dem gleichen Tage wird der bisherige Bahnhof Harburg H. geschlossen.

Der neue Bahnhof dient, gleichwie der bisherige, zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Eilgut, Leichen und Fahrzeugen.

Die Personenzüge werden nach dem am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Fahrplane vom neuen Bahnhofe abfahren bezw. daselbst einlaufen, jedoch wird der Zug 370 von Hamburg 12.44 Nachts am 1. Mai noch auf dem alten Bahnhofe einlaufen, also der Zug 371 nach Hamburg 5.24 Morgens als erster Zug auf dem neuen Bahnhofe abgefertigt werden.

Hannover, im April 1897. (966)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Infolge Dammsetzung war der Gesammtverkehr auf der Strecke Itzkany-Suczawa vom 18./4. bis 23./4 1897 unterbrochen.

Wien, am 26. April 1897. (967)

5. Güterverkehr.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Mai dieses Jahres an werden in die Ausnahmetarife Nr. 4 für Stammholz und Nr. 6 A für Schleifholz die nachverzeichneten Frachtsätze aufgenommen:

Von und nach	Passau	Deggendorf	Passau
	A.-T. 4 für Stammholz	A.-T. 6A für Schleifholz	
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Bad Elster. .	0,96	—	0,71
Zwickau i/Sa.	—	0,81	—

Dresden, am 26. April 1897. (968)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Hoffmann.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. werden eingeführt:

A. Der Nachtrag XV zum Tarifheft II der Abtheilung E (Pfalzbahn); er enthält:

I. Aenderungen der Vorbemerkungen.

II. Tarifkilometer und Frachtsätze für verschiedene in den Verband übergehende Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Münster.

III. Anschlusstarife für die Westfälische Landeseisenbahn und für die Strecke Rohrbach bei Landau-Klingenmünster der Pfälzischen Eisenbahnen.

IV. Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 14, 16, 17, 23 und 30.

V. Berichtigungen.

Durch den Nachtrag, der zum Preise von 0,50 ℳ. käuflich zu beziehen ist, werden die Sätze des Westdeutschen Verbands-Gütertarifs Heft 1 vom 1. September 1890 und des Mitteldeutschen Verbands-Gütertarifs Heft 2a vom 1. Januar 1893 aufgehoben.

B. Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 23 (Rohstofftarif) für die in demselben unter 5 a (Gaskoks), 5 c (Torf und Torfkohle) und 6 (Hölzer des Spezialtarifs III) genannten Artikel im Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen (Hefte I—IV der Abtheilung E) und zwar für die unter 5 a und 5 c genannten Artikel in allen Stationsverbindungen und für die unter 6 genannten Artikel im Umfange der Gültigkeit der Ziffer 1 dieses Ausnahmetarifs. (Hierbei treten die Frachtsätze des Rohstofftarifs für Gaskoks an die Stelle des Ausnahmetarifs Nr. 16.) Gleichzeitig können die Frachtsätze des Rohstofftarifs für die unter 6 genannten Artikel im Verkehr mit allen Stationen der Reichseisenbahn angewandt werden.

C. Direkte Frachtsätze für die Station Eilendorf des Direktionsbezirks Köln und für die Station Ringsheim der Badischen Staatsbahn und zwar für Eilendorf die um 5 km erhöhten Entfernungen der Station Stolberg und für Ringsheim die um 4 km erhöhten Entfernungen der Station Orschweier.

Das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion ertheilt Auskunft.

Köln, den 28. April 1897. (969)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. treten die Nachträge XVI zum Heft 1 und XV zum Heft 2 vom Theile II des Deutsch-Belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 in Kraft.

Im Nachtrag XVI zum Heft 1 sind u. a. enthalten: Anstossfrachtsätze für die Stationen Gröbers und Heringen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Halle an der Saale und Biendorf, Heudeber-Dannstedt und Wallwitz b/Halle des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, Aufnahme der Stationen Braunschweig Nordbahnhof und Braunschweig Westbahnhof in den Ausnahmetarif 20 für Pflastersteine und ein Ausnahmetarif 22 für die Beförderung von Zuckerrübensamen in Sendungen von 5 000 und 10 000 kg.

Der Nachtrag XV zum Heft 2 enthält u. a. Aenderungen der Vorbemerkungen zu dem Kilometerzeiger und den Tariftabellen, sowie Anstossfrachtsätze für die Stationen Dresden König Albert Hafen, Hetzdorf b/Oederan, Kappel i/Sachsen, Königsbrück und Kohlmühle der Sächsischen Staatseisenbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 27. April 1897. (970)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III (Berlin-Stettin). Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1897 ab werden die für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II über die Hafenstationen Stettin und Swinemünde nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmesätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. April 1897. (971)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für die Wechselverkehre der Gruppe V mit den Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, Ausnahmetarif für den Rheinisch - Westfälisch - Mitteldeutschen Kohlenverkehr und Vieh- etc. Tarif der Preussischen Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. wird an der Strecke Berlin - Elsterwerda zwischen den Stationen Zossen und Neuhof (Kreis Teltow) die Haltestelle „Wünsdorf" für den gesammten Güter- und Viehverkehr eröffnet werden. Daselbst werden auch Leichen und Fahrzeuge abgefertigt, jedoch bleibt die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen.

Halle a/Saale, den 26. April 1897. (972)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehrsbeschränkung von und nach dem Stettiner Bahnhofe in Berlin. Infolge fortschreitenden Umbaues des Stettiner Bahnhofes in Berlin werden unter Aufhebung der früheren Bestimmungen vom 1. August. d. J. ab bis auf weiteres von und nach Berlin, Stettiner Bahnhof, nur noch befördert:

a) Eil- und Frachtstückgüter,
b) Eilgut in Wagenladungen und eilgutmässig zu befördernde Wagenladungsgüter,
c) Getreide und Mehl,
d) Sendungen an Anschlussinhaber und Lagerplatzpächter.

Berlin, den 1. Mai 1897. (973)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Theil I vom 1. April 1894. Am 1. Mai 1897 tritt ein Nachtrag VI zum vorbezeichneten Tarif in Kraft, welcher Aenderungen der Tarifirung von Melasse und Melassefutter sowie einige Berichtigungen enthält, durch welche Frachtermässigungen herbeigeführt werden. Druckabzüge des Nachtrags können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn - Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.

Berlin, den 22. April 1897. (974)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.

Ausnahmetarif vom 1. April 1892 für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Belgischen nach Rheinisch - Westfälischen Stationen. Die Station Andenne-Seilles der Belgischen Nordbahn wird für den Versand von Steinkohlen etc. am 1. Mai d. J. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 26. April 1897. (975)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. treten die Nachträge IX zu Heft Nr. 1—4 des Verbands - Gütertarifs in Kraft. Sie enthalten im wesentlichen Aenderungen von Entfernungen, sowie Entfernungen für neu einbezogene Stationen und Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Soweit dadurch in einzelnen Fällen geringfügige Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere noch bis 15. Juni d. J. in Wirksamkeit.

Abzüge der Nachträge sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erlangen.

Dresden, am 26. April 1897. (976)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. Am 1. Mai 1897 gelangt zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält anderweite bezw. neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Camburg an der Saale, Cauerwitz, Droyssig, Gera (Reuss), Molau, Osterfeld (Rgbzk. Merseburg), Schkölen und Weickelsdorf des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt, sowie für Kohlmühle der Sächsischen Staatsbahn.

Ausserdem enthält der Nachtrag eine Anmerkung zu den Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 4 (Düngekalktarif).

Die Entfernungen für Cauerwitz, Droyssig, Osterfeld (Rg.-Bez. Merseburg) und Weickelsdorf erlangen erst Gültigkeit mit dem besonders bekannt zu machenden Tage der Eröffnung des Betriebes dieser Stationen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 24. April 1897. (977)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai 1897 tritt zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr der Nachtrag II in Kraft.

Abzüge hiervon können durch unsere Stationen bezogen werden.

Er enthält u. a. neue Entfernungen für Kohlmühle und Königsbrück.

Dresden, am 21. April 1897. (978)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Berlin-Stettin-Schlesischer Gütertarif. Vom 1. Mai d. J. ab werden die im Berlin-Stettin-Schlesischen Gütertarife für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II im Ausnahmetarif E über Stettin und Swinemünde nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmesätze auf die Ausfuhr nach ausser deutschen Ländern ausgedehnt.

Breslau, den 24. April 1897. (979)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden in vorbezeichnetem Verkehre neue Frachtsätze nach den Haltestellen Molau und Schkölen des Direktionsbezirks Erfurt zur Einführung gebracht.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahmesätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 26. April 1897. (980)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen). Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird zum Anhange zum Gütertarif der Gruppe II, enthaltend den Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen etc. der Nachtrag I zur Einführung gebracht, welcher Aufnahme der neuen Kohlentarifstation Karlschacht der Johann Jakobgrube und der Stationen der Neustadt - Gogoliner Eisenbahn, theilweise ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Jägerndorf, Leobschütz und Mocker, Ergänzung des Entfernungszeigers, sowie Tarifergänzungen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.
Kattowitz, den 25. April 1897. (981)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Vom 15. Juni d. J. an werden die im Gütertarife (Heft 1) enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Haselünne der Meppen-Haselünner Eisenbahn in der Eilgutklasse um 0,20 ℳ, in der allgemeinen Stückgutklasse um 0,10 ℳ und im Spezialtarif für bestimmte Stückgüter um 0,12 ℳ für 100 kg erhöht.
Dresden, den 27. April 1897. (982)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif der Gruppe V. Die in dem Nachtrage 7 zum Heft 2 des vorbezeichneten Tarifs unter II. 4a — Seite 25 u. f. — für einzelne Stationsverbindungen enthaltenen anderweiten Entfernungen, welche nach der Anmerkung auf Seite 25 des obigen Nachtrages am Tage der Betriebseröffnung der Strecke Camburg-Zeitz in Kraft treten sollen, erlangen bis auf diejenigen für die Stationen Camburg a. d. Saale und Zeitz, Preuss. Staatsbahn mit der am 1. Mai d. J. erfolgenden Eröffnung der genannten Strecke vorerst keine Gültigkeit.
Erfurt, den 27. April 1897. (983)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der geschäftsführenden
Königlichen Eisenbahndirektion
in Magdeburg.

Gütertarif der Gruppe IV, Berlin - Stettin - Nordwestdeutscher, Ostdeutsch-Nordwestdeutscher, Oldenburg-Nordwestdeutsch- und Hessischer sowie Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr. Vom 1. Mai d. J. ab werden die für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II über die Deutschen Seehäfen nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmesätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt. Das Waarenverzeichniss der Seehafen-Ausnahmetarife E in den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre erhält demzufolge vom 1. Mai d. J. im Abschnitt II die folgende Fassung:

II.

a)

1. Eisen und Stahl, wie im Spezialtarif II des Deutschen Gütertarifs genannt.
2. Folgende Gegenstände des Spezialtarifs I: Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt, Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile; Niete; Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben; Schiffsrippen; Nägel; Ketten.

b)

Die hierneben unter IIa genannten Gegenstände und von solchen des Spezialtarifs I noch: Wagenachsen, Kochherdplatten und Springfedern, sämmtlich im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.**)

**) Einschliesslich der Deutschen überseeischen Kolonien.

Die betheiligten Dienststellen geben auf Befragen nähere Auskunft.
Hannover, den 28. April 1897. (984)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. treten die Nachträge XVIII zu den Heften A, I. und II. Abtheilung, und B, sowie der Nachtrag XIII zum Anhang des Hefts A und der Nachtrag XVII zum Anhang des Hefts B vom Theile II des Rheinisch - Westfälisch - Belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Die Nachträge zum Heft A nebst Anhang enthalten u. a.: Frachtsätze für die Station La Sambre (Raccordement de la Société „La Métallurgique") und für die Haltestelle Eilendorf, Aufnahme der Stationsverbindung Trier r. M.-Marcinelle" (Etablissements raccordés) in den Ausnahmetarif 24 für Gastheer, Ausdehnung des Ausnahmetarifs 26 für Backsteine auf die Beförderung feuerfester Steine und Aufnahme der Stationen Eschweiler Thal, Euskirchen und Mehlem in denselben, sowie Aufnahme der Stationen Brand b/Aachen, Eschweiler Thal und Theux in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien.

In den Nachträgen zum Heft B nebst Anhang ist u. a. enthalten: Frachtsätze für die Stationen La Sambre (Raccordement de la Société „La Métallurgique"), Alperbrück, Bielstein, Bönninghardt, Schalke und Wiehl, sowie Aufnahme der Station Theux in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien.

Gleichzeitig werden zum Heft C des bezeichneten Tarifs Frachtsätze zwischen der Station La Sambre (Raccordement de la Société „La Métallurgique") und den Stationen Kirchen und Lennep, sowie zum Aushang der Hefte B und C folgender Ausnahmetarif eingeführt:

Ausnahmetarif 26
für die Beförderung von Backsteinen und feuerfesten Steinen in Sendungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht.

Von den hierneben bezeichneten Stationen nach den hierunter bezeichneten Stationen	Frachtsätze für 1 000 kg in Francs.							
	Uebergang	Engers	Uebergang	Königswinter	Uebergang	Mülheim a/Rh.	Uebergang	Mülheim a/Rhein Rh.
a) Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn:								
Anvers (Bassins et Entrepôt) transit und Anvers (Sud-Quais) transit	H	8,70	H	7,53	H	6,64	H	6,71
b) Verkehr mit der Grossen Belgischen Centralbahn:								
Anvers (Bassins et Entrepôt) transit und Anvers (Sud-Quais) transit	D	8,70	D	7,53	D	6,64	D	6,71

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Köln, den 28. April 1897. (985)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Mayen West des Direktionsbezirks St. Johann - Saarbrücken in den Ausnahmetarif Nr. 39 für Dachschiefer des 2. Hefts des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs einbezogen.
Strassburg, den 22. April 1897. (986)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Main-Neckarbahn. Am 1. Mai 1897 tritt für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn und für den Verkehr zwischen den Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn einschliesslich der unter Verwaltung derselben stehenden Grossherzoglich Hessischen Nebenbahnen einerseits und den Stationen Frankfurt a/M.-Sachsenhausen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und Mannheim der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen andererseits ein neuer Gütertarif, Theil II, in Kraft, durch welchen der Gütertarif für den Binnenverkehr vom 1. Januar 1894 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt wird.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der neue Tarif, welcher neben Ermässigungen auch geringfügige Erhöhungen mit sich bringt, welche letzteren jedoch erst vom 16. Juni 1897 ab Geltung erhalten, kann vom 25. d. Mts. ab bei den Güterabfertigungen käuflich bezogen werden.

Bis zum Erscheinen des neuen Tarifs ertheilt unser Güter-Tarifbüreau nähere Auskunft.
Darmstadt, den 28. April 1897. (987)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag VI zum Magdeburg - Halle-Sächsischen Verbands - Gütertarife in Kraft.

Dieser von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehende Nachtrag enthält im wesentlichen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Wünsdorf des Direktionsbezirks Halle und Kohlmühle der Sächsischen Staatsbahnen, sowie abgeänderte Entfernungen für die Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn.
Dresden, den 27. April 1897. (988)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich. (Ausgabe des Nachtrages VIII zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1897 tritt der Nachtrag VIII zu dem in rubro bezeichneten Tarif in Kraft.

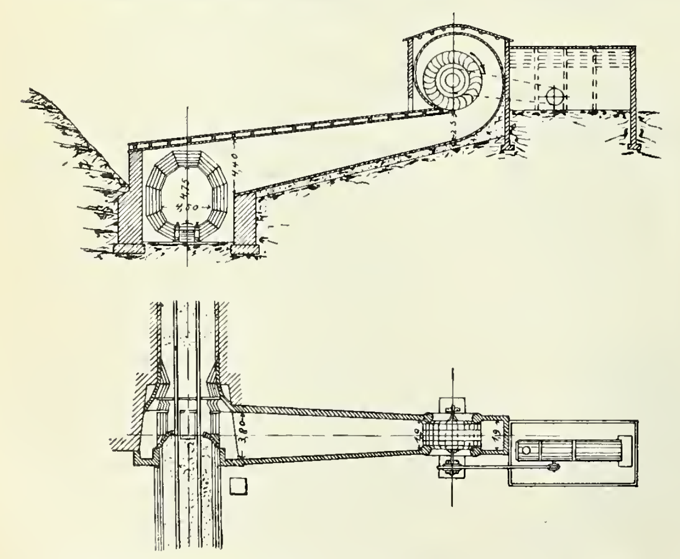
Dieser Nachtrag, welcher einen neuen, bei Auflieferung eines bestimmten Minimalquantums im Rückvergütungswege gültigen Ausnahmetarif für Mehl und Mahlprodukte enthält, wird seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.
Wien, am 26. April 1897. (989)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Mai d. J. ab bis auf weiteres findet im Binnenverkehr der Greifswald-Grimmener Eisenbahn der Nothstandstarif der Preussischen Staatsbahnen für Düngemittel Anwendung.
Greifswald, den 24. April 1897. (990)
Betriebsabtheilung Greifswald
der Ges. m. b. H. Lenz & Co.

ausgehen, die in den Tunnel hineinweisen, deren Mündungen bis an die Umgrenzung des Zugprofils geführt sind. Diese Trichter stellen den eigentlichen Einsaugeapparat dar. Führt man in die Kammer mittelst eines Centrifugalventilators Luft ein, so wird diese aus der Ringkammer in Form eines konvergirenden Stromes in den Tunnel getrieben, ohne dass nach rückwärts Luft entweichen kann. Man hat nach rückwärts gleichsam einen Verschluss, wenn nicht mehr, erzielt und die eingeworfene Luftmasse wird sich im Tunnel als eine geschlossene Luftsäule fortschieben und ihn durchströmen. Mit einer solchen Vorrichtung wurden eine Reihe von Versuchen angestellt. Im August und September 1891 wurden mit dem Saccardo'schen Apparat zuerst Versuche an einer Oeffnung des Richtstollens für den Bau des Tunnels von Pratolino (Bologna-Pistoja) angestellt. Obschon man aus diesen Versuchen keine vollständig genügenden und sicheren Anhaltspunkte darüber erhielt, welche vortheilhafteste Form und Abmessungen dem Apparat gegeben werden müssten, gewann man doch die Ueberzeugung, dass das vorgeschlagene System reif sei, um an einem geeigneten Tunnel einer ernsten und eingehenden Prüfung in grösserem Maassstabe unterzogen zu werden. Es wurde beschlossen, die Versuche am Apenninentunnel von Pracchia (Bagni Porretta-Pistoja) in grösserem Umfang zu wiederholen.

Der Tunnel von Pracchia ist von Norden nach Süden gerichtet, 2 727 m lang, eingeleisig, fast gänzlich geradlinig und hat eine gleichmässige Steigung von 24 ‰. Am südlichen Tunnelende hat die Linie ihren höchsten Punkt. Der Tunnel wird von vielen und schweren Zügen aufwärts durchfahren. Die starke Steigung macht einen sehr starken Kohlenverbrauch erforderlich, der eine bedeutende Entwickelung von Verbrennungsprodukten zur Folge hat. Die äusseren Luftströmungen bringen oft den natürlichen Luftzug des Tunnels ganz ins Stocken, so dass die Verbrennungsprodukte der Lokomotiven oft lange Zeit beinahe bewegungslos im Tunnel verbleiben.

Man entschied sich bei dem Versuch mit der Saccardoschen Lüftungsvorrichtung zur Aufstellung des Apparates am höher gelegenen, dem südlichen Ende des Tunnels, um den einzuwerfenden Luftstrom gegen die aufwärts fahrenden Züge leiten zu können. Nachdem im Juli 1894 die Aufstellung vollendet war, wurde mit den Proben begonnen, welche bis zum Jahresschluss fortgesetzt wurden.



Ausserhalb der eigentlichen Tunnelstirn wurde in einer Entfernung von 7,10 m eine falsche Stirn errichtet, und der Raum zwischen beiden zu einer ringförmigen Luftkammer erweitert. Von dieser Kammer wurde gegen das Innere des Tunnels in der früher besprochenen Weise der aus 2 abgestumpften Trichtern gebildete Einblasekörper geführt. Die hölzerne Luftkammer war mit dem Ventilator durch einen in die Zugangsrampe des Tunnels getriebenen Kanal mit gemauerten Boden- und Seitenwänden und hölzerner, durch einen Belag von Kolz'schem Cement gedichteter Decke verbunden. Der Ventilator, Ser'scher Bauart, war in einer Hütte untergebracht, welche eine, die Luftzufuhr ermöglichende, Holzverkleidung hatte, sonst aber gemauert war; er wurde durch die Treibachse einer auf hölzernem Unterbau aufgestellten Lokomotive, deren mittleres Räderpaar in die Höhe gehoben war, in Bewegung gesetzt.

Die ringförmige Oeffnung des Einblasekörpers, aus welcher der künstliche Luftstrom in den Tunnel trat, hatte einen Flächeninhalt von 4,9 qm. Um die grösste pneumatische Leistung zu erzielen, hätte man eine Fläche von 6,44 qm wählen müssen; der geringe Vortheil, welchen man durch die grössere Erweiterung der Oeffnung erzielt hätte, hätte durch schwierige bauliche Arbeiten aufgewogen werden müssen.

Geeignete Messapparate ermöglichten, die Ergebnisse der Lüftungsversuche zu sammeln.

Die Lüftungsversuche wurden auf 214 Züge erstreckt. 75 Diagramme wurden mittelst selbstthätiger Registrirapparate hergestellt, welche die Angaben der Windmesser, Manometer, des Tourenzählers des Ventilators und des den Aufenthalt des Zuges im Tunnel anzeigenden Läutewerkes zusammenfassen. Von einem tragbaren Anemometer wurden 345 Angaben entnommen (184 im Tunnel, 96 im Einblasekörper und 65 im Ventilationskanal). Es wurden 233 Beobachtungen angestellt über die barometrischen, thermo- und psychrometrischen Luftverhältnisse, 269 über die Zugtemperaturen, 30 über die Temperaturen im Tunnel von Pracchia und anderen nahe dabei gelegenen Tunneln; ferner wurden ausgeführt 36 chemische Analysen der Luft in diesen Tunneln, 215 Aufzeichnungen am Druckmesser (83 mittelst des Bremsdynamometers und 132 mit dem in Thätigkeit befindlichen Ventilator).

Wurde nun der Ventilator am Tunnel von Pracchia auf 70 Touren gebracht, so wurden 100 cbm Luft in einer Sekunde eingetrieben unter einem Druck von 25,6 m/m Wassersäule in der Luftkammer und unter Entwickelung einer pneumatischen Leistung von 34,3 HP und einer effektiven Arbeit von 64,6 HP. Mit dieser Kraft konnte zwar ein Umschlag der Luftströme nicht erreicht werden, welche durch die mit beschränkter Geschwindigkeit fahrenden schweren und die rasch fahrenden leichteren Züge erzeugt wurden, aber es konnte doch eine Aufhebung der Strömung erzielt werden, wenn die Fahrgeschwindigkeit der Züge nicht 5 m in der Sekunde überstieg. Als Beispiel möge folgender Versuch dienen, der am 17. Dezember mit dem unter dreifacher Bespannung (2 Maschinen vorn und eine Maschine am Schluss) aufwärts fahrenden Zuge Nr. 1028 gemacht wurde.

Der Zug hielt nach Zurücklegung von 1 500 m im Tunnel 4 Minuten an, während der Ventilator in Thätigkeit war, der andauernd, bis der Zug den Tunnel verliess, mit 70 Touren in der Sekunde arbeitete. Der natürliche aufwärts gehende, also dem Zuge gleich gerichtete Luftstrom, der eine Geschwindigkeit von 2,36 m in der Sekunde hatte, erhöhte sich durch die Bewegung des Zuges auf 2,80 m, sank dann beim Anhalten desselben auf 1,80 m. Sobald der Ventilator in Thätigkeit gesetzt wurde, erfolgte sofort ein Umschlag des Luftstromes, der in einen abwärts gehenden von 2,95 m Geschwindigkeit umgewandelt wurde; dieser künstliche Luftstrom wurde jedoch durch die Zugbewegung vollständig wieder aufgehoben. Nachdem der Zug den Tunnel verlassen hatte, konnten sofort mit dem Ventilator alle Verbrennungsprodukte entfernt werden.

Der mit der Prüfung der Wirkung des Saccardo'schen Apparates betraute Ausschuss suchte in allgemeinen Umrissen festzustellen, wie gross die nützliche Stosswirkung sei, die der injizirte Luftstrom auf den im Tunnel befindlichen ausübte, wie gross die Wirkung des eigentlichen Einblaseapparates sei und wie die Tunnelluft im Hinblick auf ihre Zuträglichkeit für die Athmungsorgane beschaffen sei.

Man fand, dass die durch den dauernden Widerstand der Tunnelwände verursachte Reibung mit dem Koeffizienten 0,02

zu beziffern sei (für zweigeleisige Tunnel wäre diese Zahl wohl etwas zu hoch) und es gelang auch, soviel bekannt ist, hier zum ersten Male, für die Luftströmung den Koeffizienten für den Reibungswiderstand des in Bewegung befindlichen Zuges unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit der Luftströmung, der Zusammensetzung des Zuges, der atmosphärischen Druckunterschiede an den beiden Tunnelmündungen und der Luftdichtigkeit praktisch zu bestimmen; es ergab sich für diesen Reibungskoeffizienten im Mittel die Zahl 0,26. Nachdem diese beiden Koeffizienten ermittelt waren, ging der Ausschuss dazu über, für die Ventilationsanlage am Tunnel in Pracchia den Nutzeffektkoeffizienten des vom injizirten Luftstrome ausgeführten Stosses im Durchschnitt festzustellen. Derselbe wurde zu 0,60 ermittelt für den Fall, dass die natürliche Luftströmung gegen die künstliche gerichtet ist, zu 0,74, wenn natürliche Luftströmungen fehlen und zu 0,83, wenn die natürliche Luftströmung abwärts gerichtet ist, also mit der erzeugten gleichläuft.

Aus diesen Zahlen geht hervor, dass der Nutzeffekt des Stosses auch unter den ungünstigsten Verhältnissen nicht niedriger als 60 % anzunehmen ist, und dadurch wurden etwaige Zweifel über die Wirksamkeit des Apparates in Fällen beseitigt, in denen zur natürlichen Strömung noch die von der Bewegung des aufwärts fahrenden Zuges erzeugte hinzutritt.

Der Nutzeffektkoeffizient η des Apparates bei freiem Tunnel wurde bei Gleichheit des atmosphärischen Druckes an den Tunnelöffnungen auf 0,458 festgestellt. Bei Verschiedenheit des Druckes wurde dafür folgende Formel aufgestellt:

$$\eta = \left(\frac{\gamma}{2\,g}\right)^{3/2} \cdot \frac{\Omega_1{}^3}{\omega \cdot \omega_1{}^2} \cdot \frac{V_1{}^3 - V_0{}^3}{E\sqrt{E \pm e_0}} \text{*)}$$

Arbeitet jedoch der Apparat während der Durchfahrt eines Zuges bei Druckgleichheit oder Druckverschiedenheit an den Mündungen, und wird daran festgehalten, dass die nützliche Ventilationsarbeit L_u gegenüber dem in Bewegung befindlichen Zuge gleichkommt der Arbeit, welche nöthig ist, um unter Ueberwindung der Reibungswiderstände in der Sekunde durch den ringförmigen Raum zwischen Zug und Tunnel das Luftquantum durchzutreiben

$$\left(L_u = \Omega_1 (W \pm V_1) \left\{e_1 \pm \frac{V_1{}^2}{2\,g} \cdot \gamma \frac{\Omega_1{}^2}{\omega_1{}^2}\right\}\right)$$

und dass die gesammte Arbeit L_t, welche für die Ventilation des Tunnels während der Durchfahrt eines Zuges aufgewendet wird, gleichzustellen ist der der Summe der injizirten Luft entsprechenden pneumatischen Arbeit

$$\left(L_p = \omega E \sqrt{\frac{2\,g}{\gamma}} (E \pm e_0)\right)$$

und derjenigen Arbeit, welche dem vom Zuge begegneten Widerstand entspricht

$$\left[L_r = \Omega_1 W \left(e_1 \pm \frac{V_1{}^2}{2\,g} \cdot \gamma \frac{\Omega_1{}^2}{\omega_1{}^2}\right)\right]$$

so kann man, wie es durch den Ausschuss geschah, den Nutzeffektkoeffizienten für den während der Durchfahrt eines Zuges in Thätigkeit befindlichen Apparat durch folgende Formel bestimmen:

$$\eta = \frac{L_u}{L_p + L_r} = \frac{\Omega_1 (W \pm V_1) \left\{e_1 \pm V_1{}^2 \frac{\gamma}{2\,g} \cdot \frac{\Omega_1{}^2}{\omega_1{}^2}\right\}}{\omega E \sqrt{\frac{2\,g}{\gamma}} (E \pm e_0) \pm \Omega_1 W \left\{e_1 \pm V_1{}^2 \cdot \frac{\gamma}{2\,g} \cdot \frac{\Omega_1{}^2}{\omega_1{}^2}\right\}}$$

Die ausserordentliche Wichtigkeit, diesen Koeffizienten unter Berücksichtigung aller wesentlichen in Betracht kommenden Faktoren bestimmt zu haben, indem man den Ventilationsapparat und den Zug sozusagen als Theile einer einzigen funktionirenden Maschine angesehen hat, unterliegt wohl keinem Zweifel.

Die mittleren Leistungskoeffizienten des in Pracchia aufgestellten Ventilators wurden wie folgt festgesetzt:

82/100 mit Rücksicht auf das ausgetriebene Luftquantum,
39/100 „ „ „ die erzeugte manometrische Pression und
32/100 „ „ „ „ erzeugte pneumatische Arbeit.

Für den Saccardo'schen Apparat für sich in seiner Gesammtheit ergab sich ein mechanischer Leistungskoeffizient zwischen der an der Welle effektiv aufgewandten Arbeit und der erzielten pneumatischen Arbeit von $\frac{46-61}{100}$ bei einer Tourenzahl des Ventilators von 50 bis 100 in der Sekunde; dieser letzteren Geschwindigkeit würde die Anwendung von 156 HP entsprochen haben.

Was die Beschaffenheit der Luft in den im Betriebe befindlichen Tunneln anlangt, so stellte der Ausschuss auf Grund hygienischer Erfahrungsgrundsätze zunächst fest, wie viel gasförmige Beimischungen die Luft im reinsten Zustande mindestens und höchstens enthält, und wie viel von den verschiedenen Gasen die Luft höchstens enthalten darf, ohne dass die Einathmung eine absolut tödtliche Wirkung auf den menschlichen Organismus zur Folge hat. Diese Grenzen sind in folgender Tabelle angegeben:

	Sauerstoff	CO_2	CO	schweflige Säure u. andere sekundäre Produkte	relative Feuchtigkeit %
Die Luft in ihrem reinsten Zustande enthält:	> 180 ‰	< 1 ‰	0	0	50
Grenze, über die hinaus die Einathmung tödtlich wirkt	< 110 ‰	zwischen 20 u. 30 ‰	> 10 ‰	geringe Quantitäten	90—100

Aus den Beobachtungen, die im Tunnel von Pracchia und in anderen Tunneln angestellt wurden, in denen im allgemeinen die Luft eine schlechte Beschaffenheit hatte, ging hervor, dass die Sauerstoffverminderung, die die Luft durch die Verbrennung der Kohlen erfährt, zu keinen Befürchtungen Anlass zu geben braucht, da der Sauerstoffgehalt nur in den seltensten Fällen, und auch da nur sehr wenig, unter 200 ‰ sank.

Aus den im Tunnel und auf den Plattformen der Lokomotiven gemachten Analysen, welche durch Untersuchungen der aus dem Rauchfange ausgestossenen Verbrennungsprodukte nachgeprüft und bestätigt wurden, ergab sich jedoch das Vorhandensein einer grossen Menge von Kohlenoxyd in der Luft bis zu 50 % der gleichzeitig vorhandenen Menge Kohlensäure.

Mit Rücksicht auf die stark giftige Wirkung des Kohlenoxyds wurde diesem Gase besondere Aufmerksamkeit geschenkt, und der Ausschuss fand, dass, wenn die Beschaffenheit der Luft im Sinne der Zuträglichkeit für die Athmungsorgane noch als gut bezeichnet werden solle, sie in Tunneln, in denen Reisende mit den Zügen verkehren (z. B. denen der Londoner Stadtbahn)

---

*) In all diesen Formeln sind:
η = Nutzeffektkoeffizient des Apparates,
L_u = Nutzarbeit,
L_p = pneumatische Arbeit,
γ = Gewicht eines Kubikmeters Luft im Tunnel,
Ω_1 = Fläche des Tunnelquerschnittes vor dem Einblasekörper,
V_1 = Geschwindigkeit der Luftströmung bei in Thätigkeit befindlichem Apparat,
V_0 = absoluter der natürlichen Strömung zukommender Werth unter Berücksichtigung aller beeinflussenden Faktoren,
ω = Fläche der Blasöffnung des Einblasekörpers,
ω_1 = Aequivalentöffnung der vor dem Einblaseapparat gelegenen Tunnelstrecke,
E = Druck in der Luftkammer in Millimeter Wassersäule,
e_0 = Druck oder Druckminderung hinter der Stossstelle der injizirten Luftsäule,
W = Zuggeschwindigkeit,
e_1 = Druck vor der eingeworfenen Luftmasse.

die Menge Kohlenoxyd 3 ‰ nicht übersteigen soll (Verhältniss von Kohlenoxyd zu Kohlensäure höchstens wie 1 : 2). Der Kohlenoxydgehalt darf 6 ‰ in den nur dem Bahnpersonal zugänglichen Tunneln und 10 ‰ auf den Plattformen der Lokomotiven betragen. Die Daten sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Athmungsverhältnisse	CO_2	CO	Gesammtgehalt an Kohlenstoffgasen
1. gute	6,7	3,3	10 ‰
2. schlechte	14	6	20 ‰
3. tödtliche	18	12	30 ‰

Bei der zweiten angeführten Zusammensetzung der Luft ist die Athmung schon sehr schwierig; die Verhältnisse werden unerträglich, wenn die Durchfahrung des Tunnels erheblich mehr als 7—8 Minuten, welche gewöhnlich dazu gebraucht werden, dauern würde.

Die Grenzwerthe des dritten Falles konnten auch — am 21. Juli — durch den Versuch bestimmt werden, indem der Heizer des Zuges 1026, auf welchem sich die Apparate zur chemischen Bestimmung der Luftzusammensetzung befanden, dadurch, dass er den Wirkungen einer entsprechend verschlechterten Luft 10 Minuten hindurch ausgesetzt blieb, von starkem Uebelbefinden befallen wurde; wenn sich der Gehalt der Luft an Kohlenstoffgasen der angegebenen Grenze nähert, ist die künstliche Ventilation absolut nothwendig.

Es ist bemerkenswerth, dass in allen Fällen, in denen es möglich war, die durch den Zug erzeugte Luftströmung im Pracchiatunnel auszugleichen oder bedeutend zu vermindern, die dichten Rauchwirbel, welche die Nachschublokomotiven und die Bremserhäuschen umhüllten, verschwanden, der Feuchtigkeits- und Wärmegrad der den Zug umgebenden und im Tunnel verbleibenden Atmosphäre sank, das Gleiten der Räder auf den Schienen aufhörte.

Es ist klar, dass die von den Lokomotiven ausgestossenen Verbrennungsprodukte weder auf dem ganzen Tunnelabschnitt gleichmässig beschaffen sind, noch dass sie sich gleich schnell verbreiten; ihre Zusammensetzung, die Geschwindigkeit der Züge und der Luftströmungen und der Zustand der Atmosphäre sind hierbei von grossem Einfluss. Es ergab sich daher auch ein grosser Unterschied zwischen den theoretisch gefundenen und den durch chemische Analysen auf den Plattformen der Lokomotiven praktisch bestimmten Luftverschlechterungskoeffizienten. Da einleuchtend ist, dass ein Maassstab für die Grösse der Zone, in welcher sich die Verbrennungsprodukte auf die Länge des Zuges vertheilen, durch das Verhältniss zwischen dem theoretisch und dem praktisch ermittelten Verschlechterungskoeffizienten gegeben ist, so wurde diese Beziehung festgelegt und damit auch sozusagen der Verbreitungskoeffizient, welcher rechnerisch angewendet werden muss, um aus der Menge der ausgestossenen Verbrennungsprodukte die wirkliche Zusammensetzung der Luft auf den Plattformen der Lokomotiven zu finden. Die verschiedenen Verbreitungskoeffizienten sind in folgender Tabelle zusammengefasst, welche es möglich macht, zu bestimmen, wann es nöthig ist, zur künstlichen Ventilation zu schreiten:

Zugzusammensetzung		auf der Plattform der		
		1. Lokomotive	2. Lokomotive	3. Lokomotive
einfache Bespannung		0,71	—	—
doppelte Bespannung	die Nachschublokomotive normal fahrend	0,71	1,70 × 2	—
	die Nachschublokomotive rückwärts fahrend		2,70	—
dreifache Bespannung	die Nachschublokomotive normal fahrend	0,71	0,77 × 2	2,04 × 3
	die Nachschublokomotive rückwärts fahrend			2,70 × 2

Es gelang weiterhin noch, zwischen dem Grade der Luftverschlechterung und der Temperatur einen Zusammenhang zu bestimmen. Durch zahlreiche Versuche fand man, dass der Verlustkoeffizient an Kalorien, die von den Kohlenstoffgasen an die Tunnelluft abgegeben werden, im Mittel mit 0,38 anzunehmen ist. Auf diese Weise wurde ermittelt, dass, wenn die mittlere Temperatur im Inneren des Tunnels vor der Durchfahrt eines Zuges 12° beträgt, die Temperatur auf den Plattformen bei einem Kohlenstoffgasgehalte von 10 ‰ (gute Athmungsverhältnisse) um 11,3° steigt, bei einem Gehalte von 20 ‰ (schlechte Athmungsverhältnisse) um 22,9° und bei einem solchen von 30 ‰ (tödtlich) um 34,9°.

Durch Lüftung mit dem Saccardo'schen Apparat konnte man erreichen, dass diese Temperaturzunahmen auf die Hälfte herabgesetzt wurden.

Es wurde endlich festgestellt, dass der Feuchtigkeitsgrad, der auch einen Faktor des Luftverschlechterungskoeffizienten bildet und welcher bei den nichtventilirten Zügen sich gleichmässig nahe der Einheit hielt, bei den ventilirten Zügen bedeutend unter die Einheit sank.

Die am Tunnel von Pracchia angestellten Versuche verdienen wegen der obenerwähnten chemisch-physikalischen Beobachtungen die grösste Beachtung der Eisenbahnverwaltungen, insofern es gelang, die Verschlechterungsgrenze der Luft auf den Plattformen der Lokomotiven zu bestimmen und die Richtigkeit praktisch zu beweisen, und so einen sicheren Anhaltspunkt dafür zu gewinnen, wann ein Tunnel unter gewissen Bespannungsverhältnissen der Züge einer künstlichen Ventilation bedarf. Durch die Versuche konnte ferner die Beziehung zwischen dem Luftverschlechterungskoeffizienten, der Temperatur und dem Feuchtigkeitsgrade bestimmt werden.

Auf Grund der hier nur kurz beschriebenen Versuche und der daraus vom Bahnerhaltungsdienste der Adriatischen Bahnen gezogenen Ergebnisse hat der mit der Prüfung des Saccardoschen Apparates betraute Ausschuss in seiner Sitzung vom 25. Februar 1896 folgende Beschlüsse gefasst, die hier wörtlich wiedergegeben werden mögen:

1. Das System Saccardo bietet den Vortheil, dass mit demselben eine vollständige Lüftung der Tunnel erfolgen kann, wodurch natürlich die Luft, die das Zug- und Bahnerhaltungspersonal in den Tunneln einathmen muss, verbessert wird; auch die Fälle des Gleitens der Räder auf den Schienen in den Tunneln werden seltener gemacht, da die ausgiebige Lüftung die Geleise trocken hält.

2. Da das von Saccardo ausgedachte System die Erbauung von besonderen Schächten oder Stollen nicht bedingt ergeben sich für dasselbe geringe Anlagekosten, wie es sich auch beim Tunnel von Pracchia bestätigt hat. Der Apparat kann auch bei bereits im Betriebe befindlichen Tunneln angebracht werden, ohne dass der Betrieb irgend welche Störungen erleidet, und ohne dass die Anlagekosten höher wären, als wenn die Aufstellung während des Baues des Tunnels stattgefunden hätte, da für den Zufuhrkanal vom Ventilator zur Luftkammer diejenige Ausführung gewählt werden kann, welche mit Rücksicht auf die Verhältnisse der Zugangsrampe zur Tunnelöffnung, an der man den Apparat anbringen will, als die bequemste erscheint.

3. Der für den Tunnel von Pracchia gewählte Centrifugalventilator muss für den angestrebten Zweck als sehr geeignet bezeichnet werden und die Dimensionen des Einblasekörpers

entsprechen annähernd der grösstmöglichen pneumatischen Arbeit.

4. Ein Luftinjektionsapparat, wie der von Saccardo vorgeschlagene, dient mit grosser Wirksamkeit zur Verdünnung und Zerstreuung der von den Lokomotiven ausgestossenen Gase, nicht nur in den Fällen, in denen die durch die aufwärtsfahrenden Züge verursachte Luftströmung umgeschlagen wird, sondern auch in den Fällen, in welchen dieselbe aufgehoben oder auch nur bedeutend vermindert wird.

5. Um in einem Tunnel, der nie von mehr als einem Zuge in einer Richtung durchfahren wird, gute Lüftungsverhältnisse zu haben, genügt es, den Ventilator durch ganz kurze Zeit vor dem Eintritt des Zuges in den Tunnel in Thätigkeit zu setzen und denselben sodann während des Aufenthaltes im Tunnel mit grosser Schnelligkeit funktioniren zu lassen, damit die vom Zuge verursachte Luftströmung ausgeglichen oder wenigstens geschwächt werde, endlich nachdem der Zug den Tunnel verlassen, reicht eine sehr reduzirte Thätigkeit des Ventilators aus, um den Tunnel von den Verbrennungsprodukten der Lokomotiven zu säubern. Daraus geht hervor, dass es nicht nöthig ist, den Ventilator unausgesetzt und mit konstanter Kraft arbeiten zu lassen; überdies eignet sich der Apparat Saccardo vorzüglich dazu, der jeweilig benöthigten Kraftleistung angepasst zu werden.

6. Um z. B. im Tunnel von Pracchia während der beiläufig 10 Minuten dauernden Passage der sehr schweren Züge mit doppelter Bespannung gute Respirabilitätsverhältnisse zu erhalten, würde man im normalen Zustande der Atmosphäre den Ventilator mit 103 HP arbeiten lassen müssen, und nur unter aussergewöhnlichen Verhältnissen würde der Aufwand von 148 HP nöthig sein, während es zur Säuberung des Tunnels vom Rauche nach der Passage der Züge vollständig genügt, den Ventilator durch weitere 18 Minuten nur unter 27 HP funktioniren zu lassen.

Unter gewöhnlichen Umständen kann jedoch die für den Ventilator nöthige und ausreichende Arbeit weit unter den besagten Ziffern gehalten werden; während der Experimente wurde die Geschwindigkeit des Ventilators in der That nie über 70 Touren gebracht, wozu der Aufwand von 60 HP nöthig war, und es konnte trotzdem eine gute Lüftung selbst auf den Plattformen der Nachschublokomotiven konstatirt werden.

7. Die Kommission, gestützt auf diese Resultate, gibt der Ansicht Ausdruck, dass das System Saccardo's eine glückliche, praktische und ökonomische Lösung des Problems der Lüftung der Eisenbahntunnel auf mechanischem Wege bildet und dass es sich empfehle, die Anwendung des Apparates auch auf andere Tunnel des Apenninenübergangs von Pistoja auszudehnen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Erfurt. Die an der Bahnstrecke Gera-Saalfeld zwischen den Stationen Gera Pr. St. E. und Wolfsgefärth neu errichtete Personen- und Güterhaltestelle Zwötzen Pr. St. E. ist am 1. d. Mts. — vorläufig nur für den Personenverkehr — dem Betriebe übergeben worden. Die Entfernung beträgt: Zwötzen Pr. St. E.-Wolfsgefärth 2,89 km, Zwötzen Pr. St. E.-Gera Pr. St. E. 4,05 km.

Um Verwechselungen mit dem an der Sächsischen Staatsbahnstrecke Gera-Weischlitz gelegenen Haltepunkt Zwötzen S. St. vorzubeugen, ist der neu eröffneten Haltestelle die Zusatzbezeichnung „Pr. St. E.“ gegeben worden.

K. K. Oesterreichische Staatseisenbahnen. Die zwischen den Stationen Gr. Globnitz und Zwettl, in Kilometer 25,8 der Linie Schwarzenau-Zwettl gelegene Haltestelle Gross-Haslau ist am 1. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eröffnung der neuen Bahnhofsanlagen in Harburg H. Am 1. d. Mts. sind die neuen Bahnhofsanlagen in Harburg H dem öffentlichen Verkehre übergeben und mit dem gleichen Tage der bisherige Bahnhof Harburg H. geschlossen worden. Der neue Bahnhof dient, gleich wie der bisherige, zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Eilgut, Leichen und Fahrzeugen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Nagyvárad-Kolozsvár, zwischen den Stationen Bánffy-Hunyad und Egeres gelegene Haltestelle Sztána — welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente — ist zu einer Station erweitert und am 1. d. Mts. auch für den Eilgut- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden. Von und nach dieser Station können Frachtstückgüter, lebende Thiere sowie Sendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, nicht befördert werden.

Aenderung von Stationsnamen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau führt der an der im Betriebe der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden Linie Ziegenhals-Landesgrenze gelegene Personenhaltepunkt Juppebad fortan die Bezeichnung Bad Ziegenhals.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Linie Arad-Tövis gelegenen Station Radna-Lippa ist in Mária-Radna abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1765 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Vereins-Güteprobenstatistik (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 1839 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen (abgesandt am 30. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern.

Dem Hause der Abgeordneten ist nachstehender Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern, zugegangen:

§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für dieselben erforderlichen Betriebsmittel und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:

1.	von Stallupönen nach Goldap die Summe von	5 475 000 ℳ.
2.	von Ortelsburg nach Neidenburg die Summe von	3 720 000 „
3.	von Kulm nach Unislaw die Summe von	1 330 000 „
4.	von Schweidnitz nach Charlottenbrunn die Summe von	3 660 000 „
5.	von Petersdorf nach Ober-Polaun (Grünthal) die Summe von	6 180 000 „
6.	von Grätz i. P. nach Kosten i. P. oder Czempin oder einem zwischen diesen Orten gelegenen anderen Punkte der Linie Lissa-Posen die Summe von	2 140 000 „
7.	von Kallies nach Falkenburg die Summe von	2 800 000 „
8.	von Wollin nach Swinemünde die Summe von	2 160 000 „
9.	von Blankenstein nach Marxgrün die Summe von	1 030 000 „
10.	von Niederfüllbach nach Rossach die Summe von	567 000 „
11.	von Ebersdorf bei Sonnefeld nach Weidhausen die Summe von	434 000 „
12.	von Schandelah nach Oebisfelde die Summe von	2 440 000 „
13.	von Triangel nach Uelzen die Summe von	3 110 000 „
14.	von Münster i. W. nach Coesfeld die Summe von	3 610 000 „
15.	von Coesfeld nach Borken i. W. die Summe von	1 860 000 „
16.	von Borken i. W. nach Empel die Summe von	2 257 000 „
	Vortrag	42 773 000 ℳ.

Uebertrag 42 773 000 ℳ.

17. von Wülfrath nach Ratingen (West) die Summe von . . . . 2 070 000 „
18. von Kirchberg i. Hunsrück nach Hermeskeil die Summe von . . . . 7 035 000 „
19. von Primsweiler nach Dillingen die Summe von . . . . 1 550 000 „

b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln: die Summe von . . . . 5 988 000 „

zusammen 59 416 000 ℳ.

II. zur Förderung des Baues von Kleinbahnen die Summe von . . . . 8 000 000 „

III. zur Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern die Summe von . . . . 2 000 000 „

insgesammt 69 416 000 ℳ.

zu verwenden.

Ueber die Verwendung der Fonds zu II und III wird dem Landtage alljährlich Rechenschaft abgelegt werden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I Lit. a aufgeführten Eisenbahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte, zum Bau der unter 1 bis 19 bezeichneten Eisenbahnen und deren Nebenanlagen nach Maassgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unendgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen, und zwar:

a) bezüglich der Linien unter Nr. I Lit. a 1 bis 4, 6 bis 8 und 10 bis 19 in der ganzen Ausdehnung,

b) bezüglich der Linie unter Nr. I Lit. a 5 (Petersdorf-Ober-Polaun) für die im Preussischen Staatsgebiet belegene Theilstrecke,

c) bezüglich der Linie unter Nr. I Lit. a 9 (Blankenstein-Marxgrün), soweit der erforderliche Grund und Boden sich im Besitz der betheiligten fremden Staaten befindet und im übrigen die Kosten die Höhe von 18 000 ℳ. für die Bayerische Theilstrecke und von 4 000 ℳ. für die Reussische Theilstrecke nicht übersteigen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (Lit. A Abs. 1 und 2) ist, soweit die vorbezeichneten Eisenbahnlinien auf Preussischem Gebiete auszuführen sind, Abstand zu nehmen, wenn von den Betheiligten in den mit ihnen wegen Ausführung der Linien abzuschliessenden Verträgen die Leistung einer unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Pauschsumme in der nachstehend für die einzelnen Bahnen angegebenen Höhe übernommen wird, und zwar:

bei Nr. 1 (Stallupönen-Goldap) . . . . . von 316 000 ℳ.
„ „ 2 (Ortelsburg-Neidenburg). . . . „ 436 000 „
„ „ 3 (Kulm-Unislaw) . . . . „ 219 000 „
„ „ 4 (Schweidnitz-Charlottenbrunn) . „ 493 000 „
„ „ 5 (Petersdorf-Ober-Polaun) . . . „ 580 000 „
„ „ 6 (Grätz i/P.-Kosten i/P.) . . . . „ 143 000 „
„ „ 7 (Kallies-Falkenburg) . . . . . „ 284 000 „
„ „ 8 (Wollin-Swinemünde) . . . . . „ 85 000 „
„ „ 12 (Schandelah-Oebisfelde) . . . . „ 76 000 „
„ „ 13 (Triangel-Uelzen) . . . . . . „ 245 000 „
„ „ 14 (Münster i/W.-Coesfeld) . . . . „ 1 003 000 „
„ „ 15 (Coesfeld-Borken i/W.) . . . . „ 339 000 „
„ „ 16 (Borken i/W.-Empel) . . . . . „ 674 000 „
„ „ 17 (Wülfrath-Ratingen-West) . . . „ 335 000 „
„ „ 18 (Kirchberg i/Hunsrück-Hermeskeil) „ 525 000 „
„ „ 19 (Primsweiler-Dillingen) . . . . „ 118 000 „

B. Zu den Grunderwerbskosten für die unter I Lit. a 1, 18 und 19 benannten Eisenbahnen soll für den Fall, dass der erforderliche Grund und Boden von den Betheiligten in natura hergegeben wird, staatsseitig ein Zuschuss gewährt werden, und zwar:

a) bei Nr. 1 (Stallupönen-Goldap) . . . . . von 375 000 ℳ.
b) „ „ 18 (Kirchberg-Hermeskeil) . . . . „ 525 000 „
c) „ „ 19 (Primsweiler-Dillingen). . . . . „ 235 000 „

C. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebs der Eisenbahnen zu gestatten.

D. Für die unter I Lit. a Nr. 10 und 11 benannten, durchweg in ausserpreussischem Staatsgebiet belegenen Eisenbahnen und die unter Nr. 12 benannte, zum theil in ausserpreussischem Staatsgebiet belegene Eisenbahn muss ausserdem von den Betheiligten — für letztere jedoch nur für die ausserhalb Preussens belegene Theilstrecke — zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden, und zwar zum Betrage:

a) bei Nr. 10 (Niederfüllbach-Rossach) . . . . von 260 000 ℳ.
b) „ „ 11 (Ebersdorf bei Sonnefeld-Weidhausen) . . . . „ 240 000 „
c) „ „ 12 (Schandelah-Oebisfelde) . . . . „ 176 000 „

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

1. zur Deckung der zu den im § 1 unter Nr. I vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von . . . . . 59 416 000 ℳ. die nach § 1 D von den Betheiligten zu leistenden Zuschüsse zu den Baukosten der Eisenbahnen unter I Lit. a 10 bis 12 im Betrage von zusammen . . . . 676 000 „ zu verwenden,
2. zur Deckung des alsdann noch verbleibenden Restbetrags von höchstens . . . . 58 740 000 ℳ.

sowie zur Deckung der für die im § 1 unter Nr. II und III vorgesehene Förderung des Baues von Kleinbahnen und Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern erforderlichen Mittel im Betrage von 10 000 000 ℳ. Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Wird von den Betheiligten von der ihnen im § 1 unter A Abs. 3 eingeräumten Befugniss Gebrauch gemacht, so erhöht sich die von der Staatsregierung nach § 1 Nr. I a für den Bau der betreffenden Eisenbahn zu verwendende Summe sowie die Gesammtsumme des § 1 um die im § 1 unter A Abs. 3 bei den einzelnen Linien angegebenen Beträge, wogegen die von den Betheiligten hiernach zu zahlenden Pauschsummen den vorstehenden Deckungsmitteln hinzutreten.

§ 3. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2), bestimmt der Finanzminister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869, betreffend die Konsolidation Preussischer Staatsanleihen bezw. des Gesetzes vom 8. März d. J., betreffend die Tilgung von Staatsschulden zur Anwendung.

§ 4. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter Nr. I bezeichneten Eisenbahnen bezw. Eisenbahntheile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen bezw. Eisenbahntheile, und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahn entbehrlich sind.

§ 5. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Altona. Am 15. d. Mts. wird die 21 km lange Theilstrecke Oldesloe-Kl. Berkenthin der Neubaulinie Hagenow-Oldesloe mit den Haltestellen Treuholz, Kastorf, Sirksrade und Kl. Berkenthin für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden. Zur Annahme und Auslieferung der im § 50 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unter A. bezeichneten Gegenstände (Sprengstoffe) sind diese Haltestellen nicht geeignet, auch können Kesselwagen mit feuergefährlichen Flüssigkeiten daselbst weder ent- noch beladen werden.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die an der Bahnstrecke Siegburg-Bergneustadt in Station Osberghausen abzweigende 8,56 km lange Nebenbahn Osberghausen-Wiehl mit den Stationen Steeg, Bielstein, Alperbrück, Jürgesbruch und Wiehl ist am 21. April d. J. dem Betriebe übergeben worden (vergl. auch Nr. 22 S. 187 d. Ztg.).

Sächsische Staatseisenbahn. Die in Kohlmühle von der Linie Bautzen-Schandau abzweigende, 12,1 km lange eingeleisige schmalspurige Nebeneisenbahn Kohlmühle-Hohnstein bei Schandau ist am 1. d. Mts. dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben worden. Die Linie enthält ausser der zur Haltestelle erhobenen Anschlussstelle Kohlmühle den Endbahnhof Hohnstein bei Schandau und die Haltestellen Lohsdorf, Unterehrenberg und Oberehrenberg.

Verkehrsbeschränkungen.

Direktionsbezirk Berlin. Infolge fortschreitenden Umbaues des Stettiner Bahnhofes in Berlin werden unter Aufhebung der früheren Bestimmungen vom 1. August d. J. ab bis auf weiteres von und nach Berlin, Stettiner Bahnhof, nur noch befördert: a) Eil- und Frachtstückgüter, b) Eilgut in Wagenladungen und eilgutmässig zu befördernde Wagenladungsgüter, c) Getreide und Mehl und d) Sendungen an Anschlussinhaber und Lagerplatzpächter.

Vorarbeiten.

Der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft zu Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Meseritz über Schwiebus nach Züllichau ertheilt worden.

Verkehr mit Schweden.

Am 1. d. Mts. ist die neue Linie zwischen Berlin und Stockholm über Sassnitz-Trelleborg dem Verkehr übergeben worden und damit eine Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten geschaffen, welche es ermöglicht, den zwischen ihnen liegenden Weg in 24 Stunden zurückzulegen. Bis zu dem neuen Bahnhof Sassnitz-Hafen findet von Berlin aus ein direkter Wagendurchgang statt, um die Reisenden bis zur Landungsbrücke der Dampfer zu bringen. Auf den beiden neuerbauten Dampfern „Imperator" und „Rex" findet die vierstündige Ueberfahrt von Sassnitz nach Trelleborg und umgekehrt statt. Ausser der Anlage einer Hafenbahn von Crampas-Sassnitz nach Sassnitz-Hafen mit dem Bahnhofe Sassnitz-Hafen musste eine weitgehende Veränderung an der seit dem Jahre 1883 bestehenden Fährverbindung über den Bodden zwischen Stralsund und der Insel Rügen vorgenommen werden. Diese Fährverbindung wurde s. Zt. mit je einer Landebrücke von 20 m Länge nebst Pfahlwerk in Stralsund-Hafen bezw. in Altefähre auf Rügen und den beiden Eisenbahn-Fährschiffen „Prinz Heinrich" und „Rügen" in Betrieb genommen. Der Verkehr nahm bis zu dem Jahre 1889 in solchem Maasse zu, dass noch ein drittes Fährschiff „Stralsund" beschafft werden musste.

Eine durchgreifende Verbesserung der ganzen Fährverbindung erwies sich aber als dringende Nothwendigkeit, als die bereits seit Jahren angeregte Verbindung Berlin-Stockholm Anfang 1896 festere Gestalt gewann. Da dann ein D-Zug geschlossen überzusetzen war, so mussten zuvörderst die Landebrücken auf die doppelte Länge gebracht, ferner ein neues entsprechend grosses Fährschiff beschafft und endlich die Fahrrinne nahezu um 1 m vertieft und durchweg auf 50 m verbreitert werden — Aufgaben, die sämmtlich in der kurzen Zeit von kaum einem Jahre gelöst werden mussten. Die Landebrücken mit ihren Einrichtungen zum Heben und Senken bei den verschiedenen Wasserständen wurden nach dem Plane des Regierungsbauraths Rosenkranz in Stettin, der über die ganzen Anlagen im „Centralbl. der Bauverwalt." eine ausführliche Mittheilung veröffentlicht, durch die Maschinenfabrik „Cyklop" in Berlin zur Ausführung gebracht, und zwar sind die Brücken jetzt dergestalt eingerichtet, dass auch bei höchsten und niedrigsten Wasserständen Personenwagen jeder Art anstandslos von einem zum anderen Ufer übergeführt werden können. Das grosse neue Fährschiff „Sassnitz" hat, dem Umfange eines ganzen D-Zuges entsprechend, eine Länge von 65 m erhalten, ist mit 4 Schrauben versehen und läuft mit einer Geschwindigkeit von 15 km in der Stunde. Für ruhiges Wasser genügen zwei von den Schrauben, bei Eisgang und Sturm werden aber alle 4 Schrauben in Thätigkeit treten, die zugleich so kräftig hergestellt sind, dass sie die durch den Steven zerschnittenen Eisschollen zu zermahlen vermögen. Das Schiff ist so gebaut, dass ein Wenden bei der Anfahrt nicht nöthig wird, es läuft vorwärts und rückwärts und hat demgemäss an jedem Ende ein Steuerruder, das durch ein Dampfruderwerk bewegt wird. Durch 4 Querschotte ist das ganze Fahrzeug in 5 wasserdichte Abtheilungen getheilt. Erbaut wurde es wie auch die drei früher genannten Fährschiffe durch die Maschinenfabrik und Schiffswerft von Schichau in Elbing. Vor allem ist durch die neue Fährverbindung nunmehr der bis jetzt nur bei günstigen Wasserverhältnissen mögliche ungehinderte Uebergang der Eisenbahnwagen vom Festlande nach der Insel gesichert, dessen Bedeutung und Annehmlichkeit am besten die zu beurtheilen wissen, die Rügens prachtvolle Buchenwälder und seine stärkende Seeluft alljährlich in den Sommermonaten aufzusuchen pflegen.

Seit dem 1. d. Mts. werden auf dem Stettiner Bahnhof zu Berlin direkte Fahrkarten nach Stockholm über Stralsund-Sassnitz-Trelleborg-Lund-Hessleholm-Nassjö ausgegeben. Die Preise der für alle Züge gültigen Fahrkarten in Buchform betragen für einfache Fahrt I. Klasse 98,20 ℳ, II. Klasse 73,70 ℳ, III. Klasse 49,70 ℳ, für Hin- und Rückfahrt I. Klasse 126,70 ℳ, II. Klasse 99,80 ℳ, III. Klasse 66,59 ℳ. Die Rückfahrkarten haben eine Gültigkeitsdauer von 15 Tagen; wenn sie jedoch in der Zeit vom 15. d. Mts. bis Ende September d. J. gelöst werden, eine Gültigkeit von 30 Tagen mit Rücksicht auf die während dieser Zeit in Stockholm stattfindende Kunst- und Industrieausstellung. Die auf 30 Tage vorliegende Gültigkeitsdauer erstreckt sich übrigens auch auf die weiteren nach Stockholm vorhandenen Rückfahrkarten vom Stettiner Bahnhof über Warnemünde-Gjedser-Kopenhagen und vom Lehrter Bahnhof über Lübeck-Malmö und über Kiel-Korsör-Kopenhagen.

Brölthalbahn.

Auf der Tagesordnung der am 19. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung stehen neben den gewöhnlichen Verhandlungsgegenständen die Beschlussfassung über den Bau der Linien Herresbach-Scheid und Herresbach-Rostingen und über verschiedene Bahnhofsänderungen oder Erweiterungen und Bruchanschlüsse, ferner über den Ankauf von Aktien, Schuldverschreibungen und Hypothekenschulden der Heisterbacher Thalbahn, die Gewährung eines Vorschusses an die Heisterbacher Thalbahngesellschaft zur Aenderung der Spur ihrer Linien nebst Fahrzeugen und zum Umbau ihres Bahnhofs Oberdollendorf sowie über die Kapitalerhöhung durch Ausgabe von Aktien und Schuldverschreibungen und Umwandlung der Anleihe von 1890 und 1891.

Heidelberger Strassen- und Bergbahngesellschaft.

In der Generalversammlung wurde der Abschluss für 1896 (vergl. Nr. 28 S. 239 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende auf 5,5 % (gegen 5,25 % im Vorjahre) festgesetzt.

Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn.

In der am 27. April d. J. stattgehabten Generalversammlung wurde der Abschluss genehmigt und die Dividende auf 40 % festgesetzt.

Ostpreussische Südbahn.

Die am 24. April d. J. stattgehabte Generalversammlung genehmigte den Abschluss für das Jahr 1896 und setzte die Dividende für die Stammaktien auf $3^2/_3$ % (gegen 3 % im Vorjahre) und für die Prioritäts-Stammaktien auf 5 % (wie im Vorjahre) fest.

Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn.

Die Aktiengesellschaft „Ronsdorf-Müngstener Eisenbahngesellschaft" hat die Unterstellung ihres Unternehmens unter das Gesetz über Kleinbahnen und Privat-Anschlussbahnen vom 28. Juli 1892 unter der Bedingung der demnächstigen Zurücknahme der nach dem Gesetz vom 3. November 1838 der Gesellschaft verliehenen Königlichen Konzession beantragt. Wie in der veröffentlichten Genehmigungsurkunde bekannt gegeben, wird der Aktiengesellschaft in Firma „Ronsdorf-Müngstener Eisenbahngesellschaft" demgemäss zum Betriebe einer Kleinbahn von Ronsdorf nach Müngsten für die Beförderung von Personen und Gütern mittelst Dampfkraft auf Grund des Gesetzes über Kleinbahnen und Privat-Anschlussbahnen vom 28. Juli 1892 im Einvernehmen mit der von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, vorbehaltlich der Rechte Dritter, auf die Zeitdauer von 99 Jahren unter den näher festgestellten Bedingungen die Genehmigung mit der Wirkung ertheilt, dass dieselbe mit dem Tage der Zurücknahme der oben bezeichneten Königlichen Konzession in Kraft tritt. Die Genehmigung kann mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde an eine andere physische oder juristische Person übertragen werden.

Kleinbahn Goldbeck-Giesenslage.

Dem Rittergutsbesitzer Philipp Freise zu Magdeburg, der seine Kleinbahn vom Bahnhofe Goldbeck der Eisenbahn Stendal-Wittenberge nach Giesenslage bis zur Elbe bei Werben zu verlängern beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Verlängerung in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Berlin-Chemnitz.

Zwischen Berlin und Chemnitz sind am 1. d. Mts. günstige Schnellzugverbindungen in Kraft getreten. Zum Anschluss an den 8 Uhr Vormittags von Berlin (Anhalter Bahnhof) abgehenden Dresdener Schnellzug, welcher in Elsterwerda 9 Uhr 58 Minuten eintrifft, geht ab Elsterwerda (Berliner Bahnhof) 10 Uhr 5 Minuten Vorm. ein neuer Schnellzug mit Wagen I. bis III. Klasse nach Chemnitz ab und kommt bereits 12 Uhr 5 Minuten Mittags in Chemnitz an, woselbst 12 Uhr 27 Minuten Mittags guter Personenzuganschluss nach den Industriestädten Glauchau und Zwickau geboten ist. Nach der bisherigen Zugverbindung war Chemnitz von Berlin aus erst 2 Uhr 16 Minuten Nachm. zu erreichen, also über 2 Stunden später. Auch in der Richtung von Chemnitz ist ein neuer Schnellzug geschaffen, welcher eine gute Abendverbindung nach Berlin mit folgenden Fahrzeiten herstellt: ab Chemnitz 6 Uhr 55 Minuten Nachm., in Röderau Anschluss an den 8 Uhr 15 Minuten Nachm. abgehenden und in Berlin 10 Uhr 23 Minuten Abends eintreffenden Wien-Dresden-Berliner Schnellzug.

Fundbüreau in Frankfurt a/M.

Der Geschäftsbereich des Fundbüreaus in Frankfurt a/M. ist auf die der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft gehörigen Nebenbahnen ausgedehnt worden.

Aus Russland.

Die Chinesische Ostbahn.

In Nr. 9 S. 73 d. Ztg. ist eingehend über den Bau, die voraussichtliche Linienführung usw. der Chinesischen Ostbahn Mittheilung gemacht worden.

Inzwischen scheint man rüstig an der Arbeit gewesen zu sein, denn in der technischen Russischen Zeitschrift „Lutsch" wird bereits berichtet, dass die vorläufige Trassirung der Chinesischen Ostbahn bereits beendet und vor wenigen Tagen die letzte Partie von Ingenieuren zur Erhebung detaillirter Auskünfte über die Bedingungen des Baues dorthin abgereist ist. Diese Ingenieure haben den Auftrag erhalten, die endgültige Trassirung der Linie vorzunehmen, die südlich von der ursprünglich in Aussicht genommenen liegt, was augenscheinlich mit dem Wunsche zusammenhängt, einen grossen Theil der Mandshurei in die Einflusssphäre der Bahn zu ziehen. Die definitiven Trassirungen werden in jedem Fall in diesem Sommer beendet werden, da im nächsten Jahre mindestens 250 Werst der Bahn fertiggestellt werden sollen. Die Arbeiten beabsichtigt man aus freier Hand zu vergeben, indessen kann diese Bestimmung noch abgeändert werden, da die lokalen Verhältnisse zu wenig bekannt sind, um schon jetzt definitive Entscheidungen treffen zu können. Ebenso unentschieden ist es noch, mit welcher Münzgattung die Arbeiter und die Baumaterialien zu bezahlen sind.

Thatsächlich benutzen die Bewohner der Mandshurei Münzen im Handel nur ausnahmsweise, es findet dort noch Tauschhandel statt, wobei der Thee in gepresster Form, sogen. Ziegelthee, eine sehr wichtige Rolle spielt, es ist daher sehr leicht möglich, dass sich die Nothwendigkeit herausstellt, besondere Münzen speziell für diesen Zweck zu prägen, die der Vorstellung jener halbbarbarischen Völkerstämme sich möglichst anpasst, um leichter bei ihnen Eingang zu finden. Ebenso scheint es in den berufenen Kreisen einige Schwierigkeiten zu bereiten, wie die Schutzwache zu bekleiden sein wird. Auch diese Frage soll in nächster Zeit entschieden werden und wie man zunächst annimmt, wird die Uniformirung zur Hälfte einen Chinesischen, zur Hälfte einen Russischen Charakter tragen. Die Schutzwache wird einschliesslich der Offiziere zunächst 699 Mann zählen. Die unteren Chargen sollen auch bis zu einer gewissen Grenze an den Bahnarbeiten beschäftigt werden.

Auffallend ist übrigens die Mittheilung des vorgedachten Blattes, dass trotz der nahen Beziehungen des ganzen Unternehmens zu Frankreich und Französischem Kapital doch auch andere Länder mit Lieferungen für die Bahn bedacht worden sind, so sollen z. B. zur Schifffahrt auf den Mandshurischen Flüssen bereits 15 Bugsirdampfer und 20 Barken in England bestellt worden sein.

Beim Lesen der Berichte über die Vorbereitungen zu dem Bau gewinnt man den Eindruck, dass es hier gelten wird Schwierigkeiten und Hindernisse zu überwinden, die doch sehr gross sind und in dieser Beziehung voraussichtlich noch den Bau der Bahn durch Sibirien übertreffen werden. und die waren und sind noch augenblicklich sehr erheblich, namentlich soweit es gilt, die Hemmnisse zu überwinden, die die menschenleere Wildniss, die vollständig unberührten, undurchdringlichen Urwälder, die wild dahin strömenden, gewaltigen Flüsse, die Sümpfe mit den Milliarden Insekten usw. den Arbeiten in den Weg stellen.

Trotz aller dieser und vieler anderer Hindernisse schreitet der Bau der Sibirischen Bahn rüstig fort und konnte der Minister der Verkehrsanstalten Se. Majestät dem Kaiser berichten, dass am Ende des vorigen Jahres die Linie Jekaterinenburg-Tscheljabinsk und die Westsibirische Bahn vollendet sind, wobei die Exploitation der letzteren bereits ergeben hat, dass in nächster Zeit für die Erhöhung ihrer Transportfähigkeit gesorgt werden muss, da die an den Zugverkehr gestellten Anforderungen bereits gegenwärtig die Erwartungen übersteigen. Zur Zeit lagern daselbst 2 000 nicht abgefertigte Kisten Wagenladungsgüter.

Ihrer Vollendung nahe ist auch die Mittelsibirische Bahn auf der Strecke vom Flusse Ob bis zur Stadt Krassnojarsk und die Zweigbahn zur Stadt Tomsk. Auf der Strecke von Krassnojarsk bis Irkutsk sind 25 % des Schienenstranges gelegt, auf der Nord-Ussurilinie 69 %, auf der Perm-Kotlasbahn 4 % und auf der Transbaikalischen Strecke 8 Werst. Somit beträgt die Gesammtausdehnung der bereits fertiggestellten Bahnlinie 3 412 Werst. In der Arbeitsperiode des vergangenen Jahres wurde hauptsächlich die Herstellung des Bahndammes gefördert und von den Erdarbeiten 2 464 200 Kubikfaden ausgeführt, sowie der Schienenweg auf einer Strecke von mehr als 1 324 Werst ballastirt. Ausserdem wurde an der Errichtung der Dampffähre über den Baikalsee gearbeitet, die im Jahre 1898, d. h. zur Beendigung der Strecke Krassnojarsk-Irkutsk, eröffnet werden soll. Für den Bau sämmtlicher Linien der Sibirischen Eisenbahn waren im Jahre 1896 im ganzen 73 998 810 R. angewiesen.

Bahnbau Derbent-Baku.

Wie der „Tifl. List." mittheilt, ist der Bau einer Bahn von Derbent nach Baku endgültig beschlossen worden und soll derart gefördert werden, dass die Eröffnung des Betriebes zu Ende 1899 erfolgen kann.

Königlich Württembergische Dampfschifffahrt auf dem Bodensee im Jahre 1895/96.

Die Württembergische Bodenseeflotte bestand im Jahre 1895/96 aus 8 Dampfbooten (1 Salonschiff, 3 Halbsalonschiffe, 1 Schiff mit Decksalon und 3 Glattdeckschiffe), 1 Schleppbarkasse (Schraubendampfer), 2 Trajektfahrzeugen und 4 Schleppbooten, sämmtlich aus Eisen erbaut.

Das für diese Fahrzeuge, sowie die baulichen Anlagen am Lande verwendete Anlagekapital betrug 1 417 519,42 ℳ, während der Vermögenswerth des Besitzstandes der Dampfschifffahrts-Verwaltung sich am 31. März 1896 auf 720 341,19 ℳ bezifferte, wovon 697 769,76 ℳ den Werth der Schiffe sammt Zubehör, 22 517,43 ℳ den Werth der vorhandenen Gebäude und Grundstücke darstellen.

Die Dampfboote und die Barkasse haben an Nutzleistungen innerhalb des Betriebsjahres 1895/96 einschliesslich des Schleppdienstes 156 969 km (gegen 172 213 km im Vorjahre) zurückgelegt. Hiervon entfallen 10 679 km auf die Barkasse, welche nahezu ausschliesslich zum Schleppen von Trajektschiffen verwendet worden ist.

Die bei den Personenfahrten zurückgelegten Wegelängen betrugen 139 837 km; davon entfallen auf die Rorschacher Linie 56 302 km, auf die Romanshorner Fusionslinie 17 825 km und auf die Gemeinschaftslinie (Konstanz-Bregenz) 62 292 km; der Rest mit 3 418 km entfällt auf Sonderfahrten. Befördert wurden hierbei 206 679 Personen und 1 489 Thiere. Die Einnahmen aus dem Personen-, Fahrzeug- und Viehverkehr betrugen 189803,04 ℳ (+ 19 476,89 ℳ = + 10,26 %), und die bei den Güterfahrten zurückgelegten Längen für die Dampfschiffe 6 675 km, für die Barkasse 10 457 km, für die geschleppten Fahrzeuge (Trajektschiffe und Schleppboote) 41 353 km, zusammen 58 485 km.

Der Unterschied in der kilometrischen Leistung der schleppenden und der geschleppten Fahrzeuge erklärt sich daraus, dass letztere vielfach mit Personenschiffen befördert oder auf Grund bestehender Verträge von Dampfschiffen anderer Verwaltungen geschleppt wurden.

Befördert wurden (ausschliesslich der Postgüter) 69 759 t Güter (+ 6 037 t = + 8,66 %) und rund 7 000 cbm Kies und Steine. Die Trajektschiffe führten 1 502 Fahrten aus und legten dabei 23 160 km zurück. Befördert wurden hierbei 4 858 beladene und 4 140 leere Wagen, und zwar 41 673 t Güter und 1 498 Thiere. Auf 1 Trajektfahrt kommen somit rund 6 (3,24 beladene und 2,75 leere) Wagen und 27,74 t Güter. Auf die Romanshorner Linie entfielen hierbei 962 Fahrten mit einer Wegestrecke von 11 544 km, 3 393 beladene, 2 774 leere Wagen, 29 405 t Güter und 1 389 Thiere, während auf die Bregenzer Linie 412 Fahrten mit einer Wegestrecke von 10 612 km, 10 955 t Güter und 92 Thiere entfielen; der Rest wurde anderen Uferplätzen zugeführt. Die Schleppboote brachten es auf 888 Fahrten (444 Doppelfahrten) mit 14 042 km und beförderten 14 724 t Güter und 186 Thiere. Es kommen somit auf jede Fahrt rund 16,58 t Güter. Die Einnahme aus dem Güterverkehr einschliesslich der Postbeförderung betrug 163 881,48 ℳ (+ 23 263,15 ℳ = + 14,20 %).

Die persönlichen Ausgaben (Gehalt und Nebenbezüge des Personals, Wohlfahrtseinrichtungen) betrugen 141 375,03 ℳ (— 4 696,93 ℳ = 3,32 %), die sachlichen (Betriebsmaterial, Unterhalt bezw. Erneuerung der Schiffe und Gebäude, Steuern u. a.) 158 012,29 ℳ (+ 18 621,78 ℳ = 11,78 %).

Die Gesammteinnahmen bezifferten sich auf 370 201,25 ℳ (+ 29 047,42 ℳ = 47,84 %), die Gesammtausgaben auf 303 157 32 ℳ (+ 13 924,85 ℳ = 4,59 %); es ergab sich somit ein Betriebsüberschuss von 67 043,93 ℳ, womit das vorstehend erwähnte Anlagekapital von 1 417 591,42 ℳ sich zu 4,73 % (3,66 %) verzinste.

B—e.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Die Regierungsassessoren Kabierske, Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Laury, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Essen a/R., Stambke, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg, Rhazen, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Köln, Holtze, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Kattowitz, Bodenstein, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Posen, und Dr. jur. Cuny, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, sind zu Regierungsräthen ernannt worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Stöven für den Güter- und Viehverkehr. Am 15. Mai d. J. wird die zwischen Stettin und Grambow der Strecke Stettin-Pasewalk gelegene Haltestelle Stöven, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgut, Wagenladungen, Leichen und Vieh eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Stöven in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der Preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der Oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahn-Viehtarif aufgenommen.

Ueber die Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im April 1897. (996)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 24. März d. J. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die im Heft 1 des Ausnahmetarifs für den vorbezeichneten Verkehr (Neuausgabe vom 1. April d. J.) enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife A und B nach Stationen der Grossen Belgischen Central-Eisenbahn am 1. Mai d. J. in Kraft treten und die bezüglichen Frachtsätze in der Ausgabe des Heftes 1 vom 1. Oktober 1895 mit dem gleichen Tage aufgehoben werden.

Essen, den 28. April 1897. (997)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. April 1892 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Belgischen nach Rheinisch-Westfälischen Stationen. Die Haltestelle Eilendorf des Direktionsbezirks Köln wird vom 1. Mai d. J. für den Empfang von Steinkohlen etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres über die Frachtsätze bei der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Essen oder Köln.

Essen, den 29. April 1897. (998)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahn - Verband. Für die Beförderung von Holz zur Cellulosefabrikation, soweit solches nach dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, zu den Gütern des Spezialtarifs III gehört, in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen, ab Wehr nach Augst und Pratteln über Basel-Verbindungsbahn, tritt mit sofortiger Wirkung ein Frachtsatz von je 36,4 Centimes für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 28. April 1897. (999)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Mitteldeutscher und Berlin-Stettin - Mitteldeutscher Güterverkehr. Die im Seehafen-Ausnahmetarif E des Berlin-Stettin-Mitteldeutschen Gütertarifs bestehenden Ausnahmesätze für die Ausfuhr von Eisen und Stahl nach aussereuropäischen Ländern werden vom 1. Mai d. J. ab auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt.

Im Seehafen-Ausnahmetarif E des Ostdeutsch - Mitteldeutschen Gütertarifs, in welchem Ausnahmefrachtsätze für die aussereuropäische Ausfuhr nicht bestanden haben, kommen vom gleichen Zeitpunkte neue Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen unser Verkehrsbüreau und die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 29. April 1897. (1000)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken - Bayerischer Güterverkehr. Vom 1. Mai l. J. an wird die Station Mayen West in den seit 15. Februar l. J. bestehenden Ausnahmetarif für Dachschiefer einbezogen. Ueber die Frachtsätze ertheilen die Dienststellen Auskunft.

München, im April 1897. (1001)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation. Der auf den Preussischen und den übrigen Deutschen Staatseisenbahnen sowie einer Reihe anderer Deutscher Eisenbahnen bestehende Nothstandstarif für Düngemittel vom 15. Juni 1896 tritt gemäss der auf dem Tarif gemachten Angabe über dessen Geltungsdauer am 1. Mai 1897 ausser Kraft. An seiner Stelle gelangt an diesem Tage unter der Bezeichnung „Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation“ ein anderer Tarif zur Einführung, welcher bis zum 30. April 1902 Geltung hat. Der neue Ausnahmetarif weicht — abgesehen von einer geänderten Gliederung der äusseren Form und von seiner Ausdehnung auf Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation — von dem bisherigen Nothstandstarif in der Hauptsache darin ab, dass die Anwendungsbedingungen die sofortige Gewährung der Frachtermässigung von 20% im Kartirungswege für alle dem Tarif angehörenden Artikel für den Fall zulassen, dass die Inhaltsangabe im Frachtbrief den Zusatz enthält „zur Verwendung als Düngemittel im Inlande“ oder „zur Kunstdüngerfabrikation“. Nur wenn dieser Zusatz im Frachtbrief fehlt, wird die Frachtermässigung im Wege der Rückvergütung gewährt.

Die im bisherigen Tarif enthaltenen besonderen Bedingungen für Chilesalpeter, Salpeterabfall und Kalisalze sind fortgefallen.

Für die im Wege der Rückvergütung erfolgenden Frachterstattungen ist die Ausschlussfrist im Interesse einer schnelleren Abwickelung auf 3 Monate, statt wie bisher auf 6 Monate festgesetzt; ferner sind zwei verschiedene Verwendungsnachweise vorgeschrieben, je nachdem die Sendungen, hinsichtlich welcher reklamirt wird, an Landwirthe, Zuckerfabriken, Kunstdüngerfabriken, chemische Fabriken und Händler oder an andere als die vorgenannten Empfänger gerichtet sind. Der neue Ausnahmetarif umfasst im allgemeinen dieselben Artikel und dieselben Verkehrsgebiete, für welche der zur Aufhebung kommende Nothstandstarif für Düngemittel gegolten hat. Neu einbezogen sind die Artikel Abfälle von Horn, Abfälle von Klauen und Hufen, Gypsasche und Gaskalk. Es bleibt vorbehalten, während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs das Waarenverzeichniss desselben einzuschränken oder zu erweitern und die Anwendungsbedingungen zu erschweren oder zu erleichtern.

Abzüge des neuen Tarifs sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen. Während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs finden die besonderen Anwendungsbedingungen, welche in den Ausnahmetarifen für Düngekalk, Mergel zum Düngen und Rübenerde zum Düngen hinsichtlich der Gewährung der Frachtsätze sogleich bei der Abfertigung oder nachträglich im Wege der Reklamation festgesetzt sind, in den Preussischen Staatsbahnverkehren und in den Verkehren mit der Oldenburgischen Staatsbahn und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn nur auf Sendungen nach dem Zollvereinsauslande Anwendung. Für Sendungen in und nach dem Zollvereinsinlande gelten in den vorbezeichneten Verkehren die Anwendungsbedingungen des neuen Düngemittel-Ausnahmetarifs.

Berlin, den 27. April 1897. (1002)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Eisenbahnverwaltungen.

Direkter Baumwollverkehr von Deutschen Stationen nach Lodz, Station der Lodzer Eisenbahn. Vom 1. Juli d. J. neuen Stils ab wird der vom 27./8. Januar/Februar 1896 alten/neuen Stils gültige Ausnahmetarif für die direkte Beförderung von roher Baumwolle in Wagenladungen zu 10000 kg (610 Pud) von Deutschen Stationen nach Lodz, Station der Lodzer Eisenbahn, auf „**Amerikanische** rohe Baumwolle“ beschränkt.

Bromberg, den 24. April 1897. (1003)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. Während der Geltungsdauer des „Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation“ vom 1. Mai 1897 finden die Bedingungen für die Gewährung des Ausnahmetarifs 4 (Düngekalktarif) und diejenigen unter Ziffer 2 und 3 für die Gewährung des Ausnahmetarifs 4b für Mergel zum Düngen auf Sendungen in und nach dem Zollvereinsinlande keine Anwendung.

Erfurt, den 29. April 1897. (1004)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Westdeutscher, sowie Berlin- und Stettin-Westdeutscher Güterverkehr. Am 1. Mai 1897 gelangt zu den Tarifen für den Ostdeutsch - Westdeutschen, sowie für den Berlin- und Stettin-Westdeutschen Güterverkehr je ein Nachtrag IX zur Einführung, welche u. a. Entfernungen für die Stationen Alperbrück, Bielstein und Wiehl des Direktionsbezirks Elberfeld enthalten; durch den letztbezeichneten Nachtrag werden ausserdem die Stationen Alperbrück und Wiehl in den Ausnahmetarif 5b (Pflastersteine) nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einbezogen.

Die Nachträge können durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 29. April 1897. (1005)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai 1897 tritt das Heft 5 des Ausnahmetarifs 6 in Kraft, welches die ausgerechneten Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlenversandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen enthält.

Durch dasselbe wird der Anhang zu dem Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch - Südwestdeutschen Verband vom 1. April d. J., soweit er den Verkehr nach Stationen der Württembergischen Staatsbahn — Abtheilung F — betrifft, ersetzt und aufgehoben.

Der Tarif ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 80 ₰ für das Stück zu haben.

Essen, den 29. April 1897. (1006)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - Rechtsrheinischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XI, welcher u. a. neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Alperbrück, Bergneustadt, Bielstein. Derschlag, Dieringhausen, Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Niedersessmar, Osberghausen, Overath, Ründeroth, Wahlscheid und Wiehl des Direktionsbezirks Elberfeld enthält.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 29. April 1897. (1007)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Niederdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. erscheint zum Gütertarif (Hefte 1—4 vom 1. Januar 1893 bezw. vom 1. Mai 1891) der gemeinschaftliche Nachtrag VIII, welcher Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Alperbrück, Bielstein und Wiehl des Direktionsbezirks Elberfeld, Eilendorf des Direktionsbezirks Köln und Rostock Hafen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, ferner einen anderweiten Wortlaut des Ausnahmetarifs 6 für Düngemittel, Erden usw. und sonstige Aenderungen und Ergänzungen enthält. Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 30. April 1897. (1008)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1897 ab werden die im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) und im Berlin-Nordostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/III) für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II über die Hafenstationen Danzig, Elbing, Königsberg i. Pr., Memel, Neufahrwasser, Stettin und Swinemünde nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmesätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Bromberg, den 30. April 1897. (1009)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. April 1892 für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Belgischen nach Rheinisch - Westfälischen Stationen. Die Station Köln Bonnthor des Direktionsbezirks Köln wird am 1. Mai d. J. für den Empfang von Steinkohlen usw. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres über die Frachtsätze bei den Königlichen Eisenbahndirektionen zu Essen und Köln.

Essen, den 30. April 1897. (1010)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Hessischer Kohlenverkehr. Vom 10. Mai d. J. ab werden Steinkohlen- usw. Sendungen nach Stationen der Kerkerbachbahn zu den in dem Tarif für den oben genannten Verkehr vom 1. April d. J. für die Station Kerkerbach des Direktionsbezirks Frankfurt a. M. bestehenden Frachtsätzen zuzüglich der auf Seite 398 des Tarifs für den Rechtsrheinisch - Hessischen Güterverkehr (Gruppen VI/VII) angegebenen Anstosstaxen des Ausnahmetarifs 2 für Düngemittel abgefertigt.

Essen, den 30. April 1897. (1011)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband (Verkehr mit Oesterreich). Am 1. Juni d. J. tritt zum Tarif Theil II Heft 1 der Nachtrag 17 und zum Anhang zu den Tarifheften 1 und 2 der Nachtrag 6 in Kraft. Die Nachträge enthalten anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Floridsdorf, Marchegg, Wien und Wien D. U. B. der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Jedlesee, Korneuburg, Stockerau und Wien der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, Nussdorf, Wien I und II, Wien Lagerhaus, Wien Praterkai und Wien Donaukaibahnhof der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen sowie Marchegg, Stadlau und Wien der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats - Eisenbahn - Gesellschaft.

Durch Nachtrag 17 werden ferner unter anderem die Station Landsberg bei Halle a. S. in den Ausnahmetarif 6 (Getreide) einbezogen, neue Frachtsätze für die Ausnahmetarife 8 bezw. 9 (Holz) und ein neuer Ausnahmetarif No. 40 für Petroleum-Naphta eingeführt.

Die durch die Nachträge herbeigeführten Frachterhöhungen gelten erst vom 1. Juli d. J. ab, die Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 25 ₰ oder 15 kr. Oe. W. bezw. von 10 ₰ oder 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Breslau, den 27. April 1897. (1012)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz zum Hochofenbetrieb. Die Station Blankenheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln wird am 10. Mai d. J. mit Frachtsätzen für den Versand von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 30. April 1897. (1013)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Niederdeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Mai d. J. erscheint — unter Aufhebung des seitherigen Ausnahmetarifs vom 1. Dezember 1893 — ein zum Theil ermässigter neuer Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet und von den Braunkohlenversandstationen des Direktionsbezirks Köln nach Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Altona-Kaltenkirchener, Kiel-Eckernförde - Flensburger, Wittenberge-Perleberger, Prignitzer, Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, Neubrandenburg-Friedländer und Paulinenaue-Neuruppiner Bahn.

Soweit jedoch die im neuen Tarife vorgesehenen Frachtsätze für Einzelsendungen zuzüglich der Zechenfracht höher sind, als die seitherigen Sätze, bleiben die letzteren noch bis zum 1. Oktober 1897 unter den seitherigen Anwendungsbedingungen in Kraft.

Tarifabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für 0,80 ℳ das Stück zu haben.

Essen, den 30 April 1897. (1014)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 5. Mai 1897 ab erhält die Bestimmung für die Ueberführung von Gütern zwischen den Bahnhöfen der Staatsbahn in Königsberg i. Pr. unter D Ia des Gütertarifs der Gruppe I eine andere Fassung. Nach derselben erscheinen die Bahnhöfe Werkstattshof, Kaimauer, Produktenbahnhof und Werkstatt Ponarth als Theile des Ostbahnhofes und findet daher bei Umstellung eines Wagens von einem Theil des Bahnhofes nach dem anderen Erhebung von nur 50 ₰ Gebühr statt, während bei Disposition vor Laderechtstellung des Wagens keine Gebühren erhoben werden.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle Königsberg i. Pr.

Bromberg, den 30. April 1897. (1015)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Verbands - Güterverkehr. Am 10. Mai d. J. gelangt für den Verkehr von Hungen (Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) nach den Stationen der Badischen und der Württembergischen Staatseisenbahnen ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Braunkohlenbrikets bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht und für den Wagen zur Einführung.

Der Frachtberechnung werden die Sätze des Rohstofftarifs zu Grunde gelegt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 28 April 1897. (1016)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Entsprechend den Bestimmungen des vom 1. Mai d. J. bis 30. April 1902 gültigen Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunst - Düngerfabrikation unter II. 4 und III. C treten in den in den Gütertarifen (Heft 1, 2 und 3) des vorbezeichneten Verkehrs enthaltenen Ausnahmetarifen für Düngekalk und für Mergel zum Düngen erleichterte Anwendungsbedingungen in Geltung. Das Nähere ist bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Münster, den 30. April 1897. (1017)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Ausnahmetarif 7 für Getreide etc. von Russischen Stationen nach Danzig und Neufahrwasser wird mit Gültigkeit vom 19. April/1. Mai 1897 der VII. Nachtrag eingeführt. Derselbe kann von den Deutschen Verbandstationen sowie von der unterzeichneten Verwaltung bezogen werden.

Danzig, am 1. Mai 1897. (1018)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die am 1. April d. J. aufgehobenen Frachtsätze unseres Binnen - Ausnahmetarifs 7 für Schwefelkies - Abbrände und metallhaltige Abfälle der Anilinfarben-Fabrikation von Mülhausen Nord nach Lauterburg Hafen (0,43 ℳ für 100 kg) und nach Strassburg Centralbahnhof und Strassburg - Neudorf (0,31 ℳ für 100 kg) gelangen mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wieder zur Einführung.

Strassburg, den 29. April 1897. (1019)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordwestdeutsch-Hessischer Gütertarif. (Gruppen IV/VI.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab werden die für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II über die Deutschen Nord- und Ostseehäfen nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmesätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt.

Das Waarenverzeichniss des Seehafen-Ausnahmetarifs E erhält demzufolge vom 1. Mai d. J. im Abschnitt II die folgende Fassung:

II.

a)	b)
1. Eisen und Stahl, wie im Spezialtarif II des Deutschen Gütertarifs genannt. 2. Folgende Gegenstände des Spezialtarifs I: Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt, Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile; Niete, Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben; Schiffsrippen; Nägel, Ketten.	Die hierneben unter II a genannten Gegenstände und von solchen des Spezialtarifs I noch: Wagenachsen, Kochherdplatten und Springfedern, sämmtlich im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.

Cassel, den 24. April 1897. (1020)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-Linksrheinischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II über die Deutschen Nordseehäfen nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmefrachtsätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt.

Das Waarenverzeichniss des Seehafen-Ausnahmetarifs D im vorbezeichneten Gütertarif erhält demzufolge vom genannten Tage ab im Abschnitt II die folgende Fassung:

II.

a)	b)
1. Eisen und Stahl, wie im Spezialtarif II des Deutschen Gütertarifs genannt. 2. Folgende Gegenstände des Spezialtarifs I: Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt, Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile, Niete, Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben; Schiffsrippen; Nägel; Ketten.	Die hierneben unter IIa genannten Gegenstände und von solchen des Spezialtarifs I noch: Wagenachsen, Kochherdplatten und Springfedern, sämmtlich im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.

Köln, den 30. April 1897. (1021)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1897 wird die Station Trusesti der Rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 10 II für Eier von Geflügel aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 19. April 1897. (1022)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Nassau-Württembergischer Verkehr. Mit Wirkung vom 1 Mai d. J ist ein Ausnahmetarif für Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, auf Grundlage des Preussischen Rohstofftarifs in Kraft getreten.

Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 1. Mai 1897. (1023)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die im Transittarif vom 20. Mai 1890 für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und Ludwigshafen am Rhein und von da mit der Bahn weiterbefördert werden, für rohe Baumwolle vorgesehenen Frachtsätze gelten mit Wirkung vom 15. Mai d. J. auch für Baumwolleabfälle.

Karlsruhe, den 30. April 1897. (1024)
Generaldirektion.

Anhang zum 2. Heft der Bayerisch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr Werrabahn-V. S. B.) vom 1. August 1895. Der auf 31. Mai l. J. gekündigte vorbezeichnete Anhang bleibt noch über diesen Zeitpunkt hinaus bis auf weiteres in Kraft.

München, den 29. April 1897. (1025)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Staatsbahnen, Grossherzoglich Oldenburgische Staatsbahnen und angeschlossene Privatbahnen. Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen. Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1897 ab werden die auf den östlichen Preussischen Staatsbahnen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen geltenden Einheitssätze auch auf den Verkehr mit den Stationen Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn ausgedehnt. Zugleich wird die direkte Abfertigung nach und von den genannten beiden Stationen in demselben Umfange eingeführt, wie nach und von Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 1. Mai 1897. (1026)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Gütertarif der Gruppe V. Unsere Bekanntmachung vom 27. April d. J., nach welcher die in dem Nachtrage 7 zum Heft 2 des vorbezeichneten Tarifs unter II 4 a — Seite 25 u. f. — für einzelne Stationsverbindungen enthaltenen anderweiten Entfernungen mit der am 1. Mai d. J. erfolgten Eröffnung der Strecke Camburg-Zeitz vorerst keine Gültigkeit erlangen, wird hierdurch aufgehoben.

Die betreffenden Entfernungen treten mithin am 1. Mai d. J. in Kraft.

Erfurt, den 1. Mai 1897. (1027)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Die Bestimmung unter II B 1 der besonderen Tarifvorschriften im Nord-Ostsee Verbands-Gütertarif erhält vom 1. Mai d. J. ab bezüglich des Artikels Milch folgende Fassung:

„Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken."

Altona, den 29. April 1897. (1028)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahn-Verband. Frachtberechnung für die Station Pilsen-Skodawerke. Laut der Kundmachungen im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt vom 30. März 1897 Nr. 37 und vom 13. April 1897 Nr. 43 ist am 1. April 1897 in der Strecke Pilsen-Tuschkau-Kosolup (3 km von Pilsen und 9 km von Tuschkau-Kosolup) die Frachtenstation Pilsen-Skodawerke, und zwar nur für die Auf- und Abgabe von Frachtgütern der Firmen E. Skoda, Fürth & Gellert, B. J. Bruml, Heinrich Görges, Eduard Kroh, Wilhelm Liebstein, Lorenz Just und Adolf Mencik — sämmtlich in Pilsen — eröffnet worden.

Die Berechnung der Transportgebühren im Verkehr mit dieser Station hat bis auf Widerruf, längstens bis zur Durchführung im Tarifwege auf Grund der in den Tarifen des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes für den Verkehr mit Pilsen (K. K. St. B.) bestehenden direkten Frachtsätze zu erfolgen, und zwar:

a) für Sendungen in der Richtung nach oder von Eger ohne Frachtzuschlag,
b) für Sendungen in den anderen Richtungen (gegen Budweis, Dux, Eisenstein, Furth i. W. oder Prag bezw. umgekehrt) gelangt ausser den betreffenden für die Station Pilsen bestehenden direkten Frachtsätzen der im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt vom 30. März 1897 Nr. 37 kundgemachte Frachtzuschlag von 0,3 kr. Oe. W. pro 100 kg noch separat zur Einhebung.

Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss eine der vorgenannten Firmen als Absenderin bezw. Empfängerin erscheinen.

Prag, am 27. April 1897. (1029)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen

Holländische Eisenbahngesellschaft. Zu dem internationalen Lokalgütertarif — Theil II — erscheint mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. der 8. Nachtrag, welcher u. a. ermässigte Frachtsätze für verschiedene Relationen enthält.

Exemplare dieses Nachtrags sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, den 29. April 1897. (1030)
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor
R. van Hasselt.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Mai d. J. tritt für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Essen an der Ruhr und Münster i/W. ein neuer Theil II des Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs in Kraft. Die in denselben aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I [2] genehmigt worden.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Essen, den 30. April 1897. (1031)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Fahrkarten-Makulatur. Die bei der diesseitigen Verwaltung aufkommende, durch Einstampfen (Einkochen) zu vernichtende Fahrkarten-Makulatur, deren Gesammtmenge sich auf jährlich ungefähr 20 000 kg beläuft, soll verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 20. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 3. Juni 1897.

Magdeburg, den 26. April 1897. (1032)

Königliche Eisenbahndirektion.

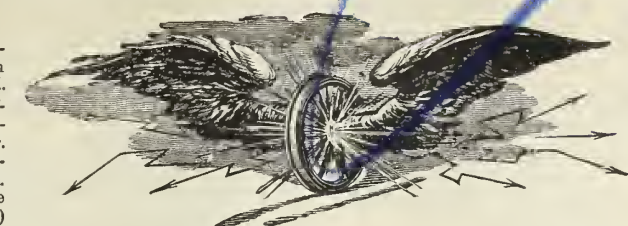
Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt über Jensen's „Flutometer" (Zugmesser für Dampfanlagen) von J. Zaruba & Co. in Hamburg und ein Prospekt der Firma Büsscher & Hoffmann über Asphaltfilz-Platten bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 36. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Mannscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 8. Mai 1897.

Inhalt:

Betriebsergebnisse schmalspuriger Eisenbahnen.

Es ist an dieser Stelle schon wiederholt der von dem Oberingenieur der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen, F. Zezula, bearbeiteten „Statistik der schmalspurigen Eisenbahnen" gedacht worden. Das verdienstvolle Unternehmen dieses Fachmannes, der seit Jahren zu den entschiedenen Vorkämpfern der Schmalspur zählt, hat hierbei stets die wohlberechtigte Anerkennung gefunden. In der That bietet diese Statistik allen Interessenten schmalspuriger Bahnen eine Fülle werthvoller Behelfe; sie ist namentlich geeignet, den Projektanten und auch den Verwaltungen solcher Bahnen als Wegweiser bei der Durchführung der ihnen zukommenden Aufgaben zu dienen. Die Erkenntniss dieser Bedeutung scheint in immer weitere Kreise zu dringen; für diese Annahme spricht wenigstens der Umstand, dass die Betheiligung der Eisenbahnverwaltungen an diesem Unternehmen von Jahr zu Jahr steigt. Während der erste Jahrgang, der als selbständige Beilage der „Zeitschrift für das gesammte Lokal- und Strassenbahnwesen" erschien, Angaben über 921,73 km schmalspuriger Bahnen brachte, umfasst der zuletzt publizirte fünfte Jahrgang, der das Betriebsjahr 1894 behandelt und in der „Zeitschrift für Kleinbahnen" Aufnahme gefunden hat, 2 340,39 km. Allerdings vermissen wir unter den Schmalspurbahnen einige Linien und Bahnnetze, deren Einbeziehung nur den Werth der Statistik erhöhen würde. Man sollte doch in solchen Fragen alle kleinlichen Bedenken unterdrücken und auch ein — verhältnissmässig gewiss bescheidenes — Opfer an Arbeit nicht scheuen, um der Allgemeinheit zu nützen.

Die schmalspurigen Bahnen Deutschlands sind wenigstens in ihren wichtigeren Netzen vertreten; wir finden hier: Doberan-Heiligendamm, Eichstätt Bahnhof-Stadt, Flensburg-Kappeln, die Kreis Altenaer Schmalspurbahnen, die Lahrer Strassenbahn, die Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, Ocholt-Westerstede, die Sächsischen Schmalspurbahnen, die Strassburger Strassenbahnen, ferner Nagold-Altensteig und Marbach-Beilstein. Die Gesammtlänge dieser durchwegs als Adhäsionsbahnen ausgeführten Linien stellt sich auf 636,90 km; nach dem offiziellen Berichte über die Eisenbahnen Deutschlands im Jahre 1894 zählte das Deutsche Eisenbahnnetz 1 535,15 km Schmalspurbahnen mit öffentlichem Charakter.

Die schmalspurigen Adhäsionsbahnen Oesterreichs — deren Gesammtlänge zu Ende des Berichtsjahres 340,408 km betrug — sind nicht vertreten; dies ist um so bedauerlicher, als einzelne dieser Bahnen, so die vier Steiermärkischen Linien, in Bau und Betrieb manche bemerkenswerthe Anordnung und Einrichtung aufweisen. Auch die Vizinalbahnen Belgiens und die schmalspurigen Bahnen Frankreichs fehlen vollständig; von den Verwaltungen der Schweizerischen schmalspurigen Reibungsbahnen haben dem Ansuchen Zezula's um Einsendung von Daten jene der Appenzellerbahn, der Bürsigthalbahn, der Frauenfeld-Wylerbahn und der Rhätischen Bahn (Landquart-Davos)

entsprochen; sie repräsentiren ein Bahnnetz von 107 km Länge. Ziemlich vollzählig erscheinen die Norwegischen Staatsbahnen: 13 Linien (Haupt- und Zweiglinien) mit zusammen 968,6 km Ausdehnung; darunter sind Linien bis zu 161 km Länge (z. B. Drammen-Skien 148,6 km, Aamot-Tönset 156,8 km und Tönset-Stören 161,0 km).

Die Bahnen gemischten Systems sind durch 2 Schweizerische Bahnen (St. Gallen-Gais und Brünigbahn) und durch die Bosnisch-Herzegowinischen Bahnen (5 Linien von zusammen 551,2 km Länge) vertreten; unter der Ueberschrift: Zahnradbahnen finden wir nur eine Bahn, aber freilich eine durch ihre Anlage besonders markante Linie: die Pilatusbahn.

Ueber die baulichen Verhältnisse der in Betracht kommenden Schmalspurbahnen haben wir schon in unseren früheren Berichten sehr ausführlich gesprochen. Es kann sich daher diesmal nur darum handeln, einige bemerkenswerthe neuere Angaben oder Erscheinungen hervorzuheben. In dieser Beziehung muss vor allem dem rührigen Bestreben Zezula's, die Angaben über bauliche Anlagen und Lokomotiven zu erweitern, volle Anerkennung gezollt werden; es ist durchaus nicht sein Verschulden, wenn die Statistik in dieser Beziehung noch sehr wesentlicher Erweiterung fähig erscheint.

Im Berichtsjahre wurden — soweit eben die Statistik Aufschluss gibt — nur die Linien Marbach-Beilstein und Lasva-Bugojno eröffnet. Die erstere — eine Königlich Württembergische Staatsbahnlinie — ist 12,83 km lang und mit der Spurweite von 0,75 m erbaut; die letztere — ein Zweig des grossen Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnnetzes — hat 0,76 m Spurweite und eine Länge von 70,8 km, wovon 9,4 km mit der Zahnstange ausgerüstet sind: sie besitzt einen Tunnel von 1 362 m Länge, weiter 181 Brücken und Durchlässe mit 748,8 m Gesammtweite; die grösste lichte Weite einer Brücke beträgt 50 m, die Gesammtlänge aller Kunstbauten 2 110,8 m; die grösste Neigung in den Adhäsionsstrecken ist 15 ‰, auf der Zahnstangenbahn 45 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke 100 m; die Bahn zählt 12 Stationen bezw. Haltestellen und ist mit 10 Telegraphen- und 12 Telephonstationen ausgerüstet.

Im übrigen ist aus dem Abschnitte A. (Beschreibung der Bahnen) nur noch hervorzuheben, dass der mit eisernen Langschwellen ausgeführte Oberbau der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen sich nicht bewährt hat und derselbe allmählich durch Querschwellen-Oberbau ersetzt wird. Die Kreis Altenaer Schmalspurbahnen wurden im Frühjahr 1888 in ihrer letzten Theilstrecke — die erste war im Herbst 1887 eröffnet worden — dem allgemeinen Betriebe übergeben; sie sind 34,59 km lang, besitzen 1 m Spurweite, 40 ‰ grösste Steigung und einen kleinsten Halbmesser von 45 m; die Schienen sind aus Stahl und wiegen 15,9 kg für das laufende Meter; die Bettung ist unter dem tiefsten Punkt der Schwellen 30 cm stark.

Der Abschnitt B. der Statistik ist dem Bestande, den Leistungen und dem Verbrauche der Fahrbetriebsmittel gewidmet. Er findet zum theil eine Ergänzung in den eingangs der Statistik gegebenen Daten über die Lokomotiven selbst. Diese Daten betreffen einige Deutsche Bahnen, die Schweizerischen reinen und gemischten Bahnen, die Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen und die Pilatusbahn. Bei diesen Bahnen stehen vorwiegend Lokomotiven mit 3 Treibachsen in Verwendung; 2 Treibachsen finden sich bei den Lokomotiven der Appenzeller Strassenbahn, der Brünigbahn (Zahnradlokomotiven), den Bosnisch-Herzegowinischen Bahnen (Bissellokomotiven) und der Pilatusbahn. Auf der Nagold-Altensteiger Bahn laufen ausschliesslich, auf der Linie Landquart - Davos neben dreiachsigen auch vierachsige Lokomotiven, wobei nur die Treibachsen in Betracht gezogen sind. Die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven liegt zwischen 73 (Pilatusbahn) und 300 PS (Zahnradlokomotive der Bosnisch - Herzegowinischen Staatsbahnen). Das auf 1 PS entfallende mittlere Dienstgewicht schwankt zwischen 0,100 und 0,187 t; bemerkenswerth ist, dass sich dieses Verhältniss bei den Zahnradlokomotiven durchaus nicht ungünstiger stellt, als bei den Reibungslokomotiven; so wiegen die Zahnradlokomotiven der Brünigbahn 0,107 t, die Reibungslokomotiven derselben Bahn 0,120 t für 1 PS. Für die Bosnisch - Herzegowinischen Staatsbahnen gelten folgende Zahlen:

	Treibachsen	PS	für 1 PS
a) Bissellokomotive	2	100	0,140 t
b) Radiallokomotive, System Klose	3	200	0,125 „
c) Zahnradlokomotive, System Abt, alte Type	3	250	0,123 „
d) Zahnradlokomotive, System Abt, neue Type	3	300	0,121 „

Das günstigste Verhältniss zwischen Dienstgewicht und Leistungsfähigkeit zeigt die achträdrige Lokomotive der Nagold-Altensteiger Bahn, einer Reibungsbahn mit 40 ‰ grösster Steigung, indem sie bei einer Leistung von 280 PS nur ein mittleres Dienstgewicht von 0,100 t für 1 PS besitzt.

Die Zahl der auf 1 km Betriebslänge entfallenden Lokomotiven schwankt selbstverständlich nicht allein mit der Verkehrsdichte, sondern auch mit der Länge der Bahn. Je kürzer die Bahn, um so grösser ergibt sich die fragliche Verhältnisszahl, weil für alle Bahnen, welche Länge sie auch besitzen, ein bestimmtes Minimum an Lokomotiven: eine Dienst- und eine Reservelokomotive unerlässlich ist. Im allgemeinen finden die Bahnen — wenn von den grossen Schmalspurbahnnetzen abgesehen wird — mit 2—4 Lokomotiven das Auslangen. Für den Betrieb der Sächsischen Schmalspurbahnen stehen 64 Lokomotiven, d. i. 0,20 Lokomotive für 1 Betriebskm, für das Bosnisch - Herzegowinische Bahnnetz 60 Lokomotiven, d. i. 0,10 Lokomotive für 1 Betriebskm in Verwendung. Die höhere Einheitszahl bei ersterem Netze ist zum Theil darin begründet, dass es sich hier um einzelne Linien handelt, die nicht — wie es bei dem Bosnischen Netze der Fall ist — mit einander zusammenhängen. Auf den Deutschen und Schweizerischen schmalspurigen Bahnen entfallen im Mittel 0,19, auf den Norwegischen Schmalspurbahnen 0,09 Lokomotiven für 1 Betriebskm. Bei Projektirung von Lokalbahnen mittlerer Länge wird man zu einem vorläufigen Kostenüberschlage rund 0,20 bis höchstens 0,25 Lokomotiven für 1 km Betriebslänge rechnen können, ohne nachträglich bei einer genauen Feststellung des Fahrplans zu einer wesentlichen Korrektur gezwungen zu sein.

Die Leistungen der Lokomotiven sind im allgemeinen ziemlich bedeutende. Immerhin bleibt die Ausnutzung der Lokomotiven — wenigstens in Deutschland und in der Schweiz — hinter jener auf den Vollspurbahnen nicht unwesentlich zurück. Auf den Deutschen Vollbahnen entfielen auf 1 Lokomotive durchschnittlich 35 126 Lokomotivkm; bei den Deutschen und Schweizerischen schmalspurigen Reibungsbahnen hat jede Lokomotive nur 20 289 km durchlaufen; die Durchschnittszahl der Vollbahnen wird von der Maximalzahl der Schmalspurbahnen nur um weniges überboten, indem 37 783 km als die höchste Leistung einer schmalspurigen Lokomotive (Kehl - Lichtenau-Bühl) erscheinen. Die geringe Zahl der täglich verkehrenden Züge zwingt eben die Lokomotiven — sofern nicht gerade „Stadtbahnen“ in Betracht kommen — zu grösseren Verkehrspausen.

Auf den Norwegischen Schmalspurbahnen, die eigentlich die Aufgaben unserer Deutschen und Schweizerischen Vollspurbahnen zu erfüllen haben, fällt der eben gezogene Vergleich ganz anders aus; auf ihnen hat jede Lokomotive im Durchschnitt 38 502 km zurückgelegt gegenüber 32 956 km auf den Vollspurbahnen. Ein ähnliches Ergebniss zeigen die Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen, bei denen durchschnittlich 26 924 km auf 1 Lokomotive kommen. Es ist interessant, davon Kenntniss zu nehmen, dass auf diesen Bahnlinien im ganzen 1 351 928 Nutzkm geleistet wurden.

Bei der Berechnung der Betriebskosten schmalspuriger

Eisenbahnen spielt der Verbrauch der Lokomotiven an Brennstoff, Schmier- und Putzmaterial eine hervorragende Rolle. Zezula's Statistik gewährt vortreffliche Anhaltspunkte. Der Bedarf an Brennmaterial schwankt zwischen 4,36 kg und 8,63 kg für 1 Nutzkm; man wird nicht weit fehlen, wenn man ihn rund mit 6 kg in Rechnung zieht; denn nur auf der Ocholt-Westersteder Eisenbahn, die neben Steinkohlen auch Torf verwendet, bleibt der Bedarf an Brennstoff für 1 Nutzkm mit 2,60 kg wesentlich unter diesem approximativen Mittelwerthe; allerdings darf man nicht übersehen, dass so überaus günstige Neigungs- und Krümmungsverhältnisse, wie diese Bahn sie aufweist, auf keiner anderen der betrachteten Schmalspurbahnen vorkommen; während alle übrigen Bahnen Steigungen bis zu 25 und 33 ‰ und Krümmungshalbmesser weit unter 100 m besitzen, überschreitet die Ocholt-Westersteder Bahn nicht die Steigungsgrenze von 3,3 ‰ und geht mit ihrem schärfsten Bogen nicht unter 200 m Halbmesser herab. Es zeigt sich hier sehr deutlich der grosse Einfluss der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse auf die Betriebskosten und in weiterer Folge die Nothwendigkeit, auch bei der Trassirung von Schmalspurbahnen bei der Wahl dieser Verhältnisse vorsichtig zu Werke zu gehen, um nicht die Ersparnisse an Baukosten durch die Steigerung der Betriebskosten mehr oder weniger illusorisch zu machen.

Wenn man den Preis des Brennmaterials einschliesslich der Fracht- und Ladekosten mit rund 1,5—2 ₰ für 1 kg in Rechnung stellt — wie sich dies auch aus der Statistik im Durchschnitte ergeben würde — so belaufen sich die Kosten der Lokomotivfeuerung im Mittel auf 10—12 ₰ für 1 Nutzkm. Hierzu tritt noch hinsichtlich des Verbrauchs der Lokomotiven der Aufwand für das Schmieren und Putzen der letzteren sowie der Tender. Dieser Aufwand bewegt sich bei den verschiedenen Bahnen zwischen ziemlich weiten Grenzen. Bei den Deutschen Reibungsbahnen sind diese Grenzen 0,20 ₰ und 2,62 ₰ für 1 Nutzkm, wobei allerdings nur der Werth des Materials berücksichtigt erscheint. Sofern die — vielleicht durch besondere Verhältnisse veranlassten — Höchstwerthe ausgeschieden werden, so lässt sich 1 ₰ für 1 Nutzkm als Durchschnittswerth annehmen. Bei den Norwegischen Bahnen ist der Aufwand für Schmier- und Putzmaterial wesentlich höher; er stellt sich im Durchschnitt auf 2 ₰ für 1 Nutzkm. Bei den Zahnradbahnen steigt dieser Aufwand in noch bedeutenderem Grade; er beträgt bei der Strassenbahn St. Gallen-Gais 3,86 ₰, bei der Brünigbahn 3,14 ₰ und bei der Pilatusbahn sogar 24 ₰ für 1 Nutzkm.

Aus den statistischen Angaben über den Bestand, die Leistungen und die Ausnutzung der Personenwagen sei folgendes hervorgehoben:

Die überwiegende Mehrzahl der Personenwagen ist mit 4 Rädern konstruirt; daneben finden achträderige Wagen ausgedehnte Anwendung, während sechsräderige Wagen bei den Deutschen Reibungsbahnen und den Norwegischen Staatsbahnen nur vereinzelt vorkommen, auf den Schweizerischen Bahnen gemischten Systems ausschliesslich, bei den Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen in grosser Zahl (75 sechsräderige gegen 109 vierräderige und 10 achträderige Wagen) im Verkehre stehen. Die Zahl der auf 1 km Betriebslänge entfallenden Personenwagenachsen stellt sich im Durchschnitte aller betrachteten Schmalspurbahnen auf 1,05 gegenüber 1,32 bei den vollspurigen Vereinsbahnen. Auf eine Achse entfallen bei den Deutschen und Schweizerischen Reibungsbahnen im Durchschnitte 12,14, bei den Norwegischen Staatsbahnen 13,10 Plätze. Bei den Vollbahnen ist das Verhältniss ein günstigeres (18,89 bezw. 15,90 Plätze). In dieser Frage gewinnt eben die Spurweite einen bemerkbaren Einfluss.

Von den bewegten Plätzen waren im Durchschnitte aller Schmalspurbahnen 28,71 % besetzt; bei den vollspurigen Vereinsbahnen betrug dieser Prozentsatz nur 24,18. Es ist zu beachten, dass dieser Mittelwerth von 28,71 % bei den einzelnen Bahngruppen und überhaupt auch bei den einzelnen Schmalspurbahnen selbst sehr annähernd eingehalten wird. Ziemlich bedeutend überschritten wird er nur von der Linie Ravensburg-Weingarten (46,13 %), von der Pilatusbahn (45 %) und den Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen (37,80 %). Unverhältnissmässig tief unter dem Mittelwerthe bleiben die Norwegischen Staatsbahnen des dritten Distrikts (Rörosbahnen) mit 18,07 %. Im allgemeinen darf angenommen werden, dass im Durchschnitte mindestens ein Viertel der bewegten Plätze von Reisenden benutzt wird.

Bei Betriebskosten-Berechnungen ist der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz von Personenwagen (einschliesslich Achsen und Räder) nach Abzug des Erlöses oder des Werthes für Altmaterial unbedingt in Betracht zu ziehen. Dieser Aufwand ist nur für einen kleinen Theil der Bahnen, nämlich für mehrere Deutsche und Schweizerische Reibungsbahnen und für die Schweizerischen Bahnen gemischten Systems angegeben, und zwar durchschnittlich für jede Personenwagenachse, für jeden Platz und für 1 Personenwagenachskm. Die letzteren Daten zeigen noch die beste Uebereinstimmung; auch bietet die Reduktion der Ausgaben auf 1 Personenwagenachskm eine entsprechend verlässliche und gerechte Grundlage für Vergleiche. Im Mittel betrug der in Rede stehende Aufwand 0,43 ₰ für 1 Wagenachskm.

Mit Ausnahme der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen, die mit 528 sechsräderigen Lastwagen (Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen) dotirt sind, stehen fast nur vierräderige Lastwagen in Verwendung. Auf 1 km Betriebslänge entfällt je nach der Bedeutung der Bahn für den Lastverkehr bald eine grössere, bald eine kleinere Anzahl von Lastwagenachsen. Die Sächsischen Schmalspurbahnen zählen 7,90, die Appenzeller Bahn 4,77, die Bosnisch-Herzegowinischen Bahnen 4,69 Lastwagenachsen für 1 km; bei Christiania-Drammen steigt dieser Durchschnittswerth auf 9,47.

Welche Bedeutung der Personenverkehr im Vergleiche zu dem Güterverkehr bei den Schmalspurbahnen einnimmt und wie sehr sich diese gerade in der vorliegenden Beziehung von den Vollspurbahnen unterscheiden, erhellt aus nachstehenden Daten:

Personenwagenachsen für 1 km Betriebslänge:

a) bei den Schmalspurbahnen 1,05
b) „ „ vollspurigen Vereinsbahnen 1,32

Lastwagenachsen für 1 km Betriebslänge:

a_1) bei den Schmalspurbahnen 4,39
b_1) „ „ vollspurigen Vereinsbahnen 12,88

Es ist sonach das Verhältniss der Lastwagenachsen zu den Personenwagenachsen (für 1 km Betriebslänge) bei den vollspurigen Vereinsbahnen $2^1/_3$ Mal so gross als bei den Schmalspurbahnen; hierzu tritt noch der weitere Umstand, dass die Tragfähigkeit der Güterwagen für die Achse bei den Schmalspurbahnen im Durchschnitte um etwa 44 % geringer ist, als bei den vollspurigen Bahnen, sie beträgt nämlich dort 3023, hier 5388 kg. Die Ausnutzung der Tragfähigkeit stellt sich im Durchschnitte aller Schmalspurbahnen auf 43,33 % und bleibt mit diesem Werthe nur um geringes unter dem Durchschnittswerthe der vollspurigen Vereinsbahnen, der 44,11 % erreicht. Man darf sonach im allgemeinen die Annahme aussprechen, dass die volkswirthschaftliche Minderbedeutung der bestehenden Schmalspurbahnen vorwiegend in dem wesentlich geringeren Güterverkehre — selbstverständlich nur im Vergleiche zu den Hauptbahnen — zu erblicken ist. Eine in ihrer absoluten Höhe sehr schwankende Post bildet der Aufwand für Unterhaltung der Lastwagen, Erneuerung derselben, theilweisen und vollständigen Ersatz, nach Abzug des Erlöses oder Werthes für Altmaterial; während dieser Betrag z. B. bei der Walhallabahn auf 0,01 ₰ für 1 Wagenachskm herabsinkt, steigt er auf der Linie Ravensburg-Weingarten bis zu 0,57 ₰. Er stellt sich im Durchschnitte bei den Deutschen und Schweizerischen

Reibungsbahnen auf 0,40 ₰ für 1 Lastwagenachskm. Eine weitere Ausgabenpost bildet der Aufwand für die Schmierstoffe der Personen- und Güterwagenachsen; er variirt bei der eben erwähnten Bahngruppe zwischen 0,008 ₰ (Sächsische Schmalspurbahnen) und 0,07 ₰ (Ocholt-Westersteder Eisenbahn) für 1 Wagenachskm; im Mittel kann ein Betrag von 0,01 ₰ eingestellt werden. Bei den Norwegischen Staatsbahnen erhebt sich diese Ausgabe auf 0,017 ₰, im Durchschnitte sämmtlicher Schmalspurbahnen, ausschliesslich der Bosnisch-Herzegowinischen Bahnen und der Pilatusbahn, von welchen die Daten fehlen, ergibt sich der fragliche Aufwand mit 0,013 ₰ für 1 Wagenachskm, gegenüber 0,008 ₰ bei den vollspurigen Vereinsbahnen.

(Schluss folgt.)

Aus Friedrich List's „Eisenbahn-Journal".

Nr. 26. 1836.

Deutschlands Eisenbahnsystem in militärischer Beziehung.

Die öffentliche Meinung hat sich so entschieden zu gunsten der Eisenbahnen ausgesprochen, dass man sich der Hoffnung hingeben darf, nach Verlauf eines Jahrzehnts Deutschland in allen Richtungen von Eisenbahnen durchzogen zu sehen. Dadurch bekommt diese Angelegenheit aber auch eine viel grössere militärische Bedeutung, und wir glauben, dass es jetzt an der Zeit sei, über die Richtung der Hauptlinien einige Betrachtungen anzustellen. Das merkantilische Interesse wird zwar deshalb die Vorhand behalten müssen, weil dasselbe diese Bahnen ins Leben gerufen hat und auch erhalten muss, indem keine Regierung über so grosse Geldsummen gebieten kann, um auf eigene Kosten Eisenbahnen herzustellen, wobei nur das militärische Interesse berücksichtigt wird; indessen glauben wir, dass beiderlei Interessen sich leicht mit einander verbinden lassen, wollen aber vorzugsweise diesen Gegenstand aus militärischen Gesichtspunkten betrachten. Aus den politischen Verhältnissen Deutschlands geht hervor, dass es nicht darauf ausgehen kann, Eroberungen zu machen, es müsste denn infolge eines Vertheidigungskrieges geschehen, um sich für den gehabten Aufwand zu entschädigen. Innere Kämpfe sind in der That kaum denkbar. Dies alles muss Deutschland antreiben, diejenige Stellung einzunehmen, welche ihm durch seine geographische Lage im Mittelpunkte von Europa angewiesen ist, d. h. entweder eine bewaffnete Neutralität zu beobachten oder in besonderen Fällen als Schiedsrichter aufzutreten. Die immer inniger werdende Eintracht der einzelnen Bundesstaaten erhöht die politische Bedeutung aller, vermehrt ihren Wohlstand und ihre Widerstandsfähigkeit. Letztere kann auf einen sehr hohen Grad gebracht werden, wenn man imstande ist, bedeutende Streitmassen mit überraschender Schnelligkeit an die bedrohten Grenzen zu bringen. Dass die Eisenbahnen das wesentlichste Mittel hierzu sind, wird bereits allgemein erkannt; es fragt sich daher nur, welche Richtung dieselben erhalten müssen, um die nachdrückliche Vertheidigung Deutschlands zu erleichtern. Fangen wir bei den Grenzen an. Die Westgrenze wird zum grossen Theil durch den Rhein geschützt, wenigstens erscheint derselbe als die Hauptvertheidigungslinie, denn es wird immer leichter sein, den Franzosen das Ueberschreiten dieses Stromes als das Eindringen in die Deutschen Provinzen auf dem linken Rheinufer zu verwehren, die überhaupt, ihrer bergigen und waldigen Beschaffenheit wegen, schwer zu vertheidigen sein möchten. Die Vertheidigung einer so grossen Flussstrecke ist aber ebenfalls nicht gross, da der Feind Mittel genug hat, um über den eigentlichen Uebergangspunkt längere Zeit in Ungewissheit zu lassen und den Brückenbau in aller Stille vorzubereiten. Bei allen von den Franzosen versuchten Uebergängen hat zwar der Bau einer Schiffbrücke, selbst unter den günstigsten Umständen, jedesmal 36 Stunden gedauert, es konnten in dieser Zeit durch Fahrzeuge höchstens 20 000 Mann übergesetzt werden; woraus hervorgeht, dass ein Korps von 60 000 Mann hinreichend sein würde, die Strasse zwischen Basel und Mainz gegen jede noch so starke Französische Armee zu behaupten, sobald diese Truppen in drei oder vier Divisionen getheilt und zweckmässig aufgestellt sind. Oder der Feind kann, durch den niedrigen Wasserstand begünstigt, sich der Pontonbrücken bedienen und dann eine beträchtlichere Streitmacht in viel kürzerer Zeit übersetzen. Der Frost kann hier und da Brücken bauen. Hieraus erhellt zur Genüge, dass die künstlich beschleunigte Bewegung der Vertheidiger ein dringendes Bedürfniss wird, damit nicht zu viel Truppen auf die Vertheidigung verwendet werden müssen und Streitkräfte genug übrig bleiben, um von Mainz oder Mannheim aus offensiv verfahren zu können. Auf der Strecke zwischen Mainz und Bonn werden die Franzosen nicht leicht den Uebergang wagen, weil die Lokalität zu ungünstig ist und Coblenz eine viel grössere Wichtigkeit erlangt hat, weiter abwärts ist es leichter, sobald die auf dem linken Rheinufer stehenden Korps aus dem Felde geschlagen sind. Eine Eisenbahn von Basel bis Frankfurt, von Siegburg bis Wesel, die das Handelsinteresse gewiss bald bis Zwolle fortsetzen würde, dürfte also die Gefahr eines gewaltsamen Ueberganges sehr vermindern und zu einer Oekonomie der Kräfte führen, welche Offensivoperationen auf dem linken Rheinufer zulässig macht. Die Franzosen werden zwar nicht säumen, auf der Strecke von Hüningen bis Lauterburg ebenfalls eine Bahn anzulegen; dies wiegt aber die Vortheile der Deutschen Bahn nicht auf, da es weniger auf die Schnelligkeit der Bewegung nach dem Uebergangspunkte, als auf die Schnelligkeit des Ueberganges selbst ankommt, wozu der Uebergehende immer mehr Zeit brauchen wird, als er in Anschlag gebracht hat. Die grössere Schnelligkeit der Bewegung ist für den Vertheidiger stets von grösserem Nutzen, da er seine Bewegungen nach denen des Angreifers richten muss. — Endlich darf man nicht übersehen, dass der Rhein zugleich auch unsere nächste Operationsbasis gegen Frankreich ist. Ist die Bahn einmal bis Wesel geführt, so wird das Handelsinteresse sie bald — vielleicht noch früher — über Münster, Bremen, Hamburg, Stralsund bis Danzig fortsetzen und dadurch die Vertheidigung der Nordgrenze erleichtern, wenn diese jemals einem Einfalle ausgesetzt sein sollte. Gehörte das vormalige Grossherzogthum Warschau noch einem Deutschen Fürstenhause an, so würde die Weichsel eine natürliche Vertheidigungslinie gegen Osten bilden. Durch die Abtretung dieses Stück Landes an Russland ist aber dieser Seite eine grosse Blösse entstanden, welche durch die Befestigung Posens nur schwach gedeckt wird. Wir gehören zwar nicht unter die Zahl derjenigen, die an eine Unterjochung Deutschlands durch die Russen glauben, ja wir halten dieselbe sogar für ganz unmöglich. Es bleibt aber unter allen Umständen wünschenswerth, die Grenzen möglichst gesichert zu wissen, und man hätte beim Pariser Friedensschlusse wohl etwas mehr darauf Rücksicht nehmen sollen. — Wie die Territorialverhältnisse jetzt sind, wird eine nachhaltige Vertheidigung der Ostgrenze nur dadurch möglich, dass man eine Eisenbahn von Danzig über Posen nach Breslau führt, von wo sie sich, auf dem linken Oderufer fortlaufend, mit der grossen Bahn vereinigt, die von Wien nach Lemberg angelegt werden soll. Die Südgrenze Deutschlands dürfte am wenigsten gefährdet sein; zum Theil schützen hier die Alpen sowie die Dampfschiffe der Donau, und die in Bayern projektirten Bahnen werden die Bewegung der Streitkräfte so sehr zu beschleunigen vermögen, dass man den Feinden überall kräftig begegnen kann. Wir glauben jedoch, dass Oesterreich nicht unterlassen werde, eine Eisenbahn von Venedig über Mantua und Mailand bis an den Comersee zu führen. Bei einem guten Vertheidigungssysteme, in welchem energische Gegenangriffe die Glanzpunkte sind, ist aber die beschleunigte Bewegung der Streitkräfte nicht bloss an den Grenzen, sondern auch im Innern nothwendig, zumal wenn der Fall eintreten sollte, dass Deutschland zugleich von Frankreich und England (Russland?) mit einem Angriffe bedroht würde. Es würden demnach die bereits angedeuteten Bahnlinien durch folgende innere Linien in Verbindung gebracht werden müssen: 1. von Breslau über Frankfurt, Berlin, Magdeburg, Hannover bis Bremen; mit Seitenbahnen von Posen nach Frankfurt, von Stettin — wo die grosse nordische Bahn vorbeigeht — nach Frankfurt, und von da zur Bahn, welche zwischen Leipzig und Dresden besteht, ferner von Berlin nach Hamburg über Lübeck; 2. von Dresden über Leipzig nach Magdeburg usw.; 3. von Darmstadt über Würzburg, Bamberg, Coburg und Zwickau nach Dresden und Leipzig; 4. von Karlsruhe über Stuttgart und Ulm an den Bodensee; 5. von Würzburg oder Bamberg über Nürnberg, Donauwörth, Augsburg, München, und von da theils nach Wien, theils nach Innsbruck; 6. im Innern Böhmens und Ungarns würden besondere Bahnen stattfinden müssen, da die Grenzgebirge ein unüberwindliches Hinderniss bleiben möchten. Wir bezweifeln nicht, dass alle diese Bahnen innerhalb 10 Jahren wirklich bestehen werden, denn ihre Anlage wird durch das Handelsinteresse ebenso sehr geboten, als durch die Kriegspolitik. An Geld ist kein Mangel, sobald die Regierungen die überall sich bildenden Eisenbahngesellschaften möglichst unterstützen, und die Verwendung von Soldaten dazu wird die Arbeit sehr fördern. Aber man zögere nicht mit der Ausführung, denn die Begeisterung für diesen Gegenstand ist so gross, dass sie schwerlich von Dauer sein möchte, wenn unzeitige Bedenklichkeiten ihr hemmend in den Weg treten. Noch

niemals sind den Regierungen in Deutschland so viele Mittel dargeboten worden, das ganze Territorium auf eine Weise in Vertheidigungszustand zu setzen, die mit dem gesellschaftlichen Verkehre der Völker so sehr im Einklange steht und demselben einen neuen Aufschwung gibt. Statt dass jede Vermehrung der Streitmacht, bei welcher die bewegende Kraft eine Hauptrolle spielt, in der Regel eine Vermehrung der Staatsausgaben zur Folge hat, findet diesmal beinahe das Gegentheil statt, und es ist gewiss nicht zu viel gesagt, wenn wir **behaupten, dass** seit Erfindung der Buchdruckerkunst sich nichts zugetragen habe, was der durch Eisenbahnen und Dampfwagen erzeugten Beschleunigung und Erleichterung des öffentlichen Verkehrs rücksichtlich der Folgen an die Seite gesetzt werden könnte. Nach 10 Jahren wird man die Ueberzeugung in Händen haben, und es gehört gar kein prophetischer Geist dazu, so etwas zu behaupten.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Am 6. Mai d. J. ist der an der Linie Horb-Rottweil zwischen den Stationen Neckarhausen und Sulz gelegene Haltepunkt Fischingen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden in beschränktem Umfang eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Stettin. Am 15. Mai d. J. wird die zwischen Stettin und Grambow der Strecke Stettin-Pasewalk gelegene Haltestelle Stöven, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgut, Wagenladungen, Leichen und Vieh eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin in Nr. 35 — Ins.-Nr. 996 — d. Ztg.).

Lieferfristzuschlag für Frachtgut. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Wegen aussergewöhnlicher, durch den Bau des Personenbahnhofs Dresden-Neustadt bedingter Verkehrsverhältnisse ist mit Genehmigung des Königlich Sächsischen Finanzministeriums für gewöhnliche Frachtgüter, die von Dresden-Neust. (Schles. und Leipz. Bhf.), sowie von Radebeul und den Stationen der Schmalspurbahn Radebeul-Radeburg nach und über Stationen der Görlitzer Linie befördert werden, ein 12stündiger Zuschlag zur Lieferfrist auf die Zeit vom 1. Mai d. J. bis 30. April nächsten Jahres festgesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1834 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr.

Bei der am 29. April d. J. im Oesterreichischen Eisenbahnministerium abgehaltenen Konferenz wurde seitens sämmtlicher Vertreter der Privatbahnen die Bereitwilligkeit erklärt, auf die in einem Cirkularerlasse des Eisenbahnministers kundgegebenen Intentionen hinsichtlich der einzuführenden Sonntagsruhe unter gewissen, durch die Bedürfnisse der einzelnen Bahnen bedingten Voraussetzungen einzugehen. Insbesondere wurde eine successive Einführung der geplanten Maassregel in der Art befürwortet, dass zunächst nur gewisse Zuggattungen an Sonntagen zur Einstellung gelangen; für die Zeit des starken Verkehrs (September bis Ende Februar) hätte die Einschränkung des Verkehrs überhaupt zu entfallen. Der Einführungstermin wäre im ersten Jahre (1898) mit dem 1. Mai festzusetzen. Es wurde betont, dass der Umfang der durchzuführenden Maassregel erst auf Grund entsprechender Vereinbarungen mit Ungarn und den Nachbarstaaten festgestellt werden kann. Bezüglich der Feiertage wurde der Wunsch ausgedrückt, nur die beiden Weihnachtsfeiertage, sowie die zweiten Feiertage zu Ostern und Pfingsten beizubehalten. Seitens der Vertreter des Eisenbahnministeriums wurde eingehende Erwägung und thunlichste Berücksichtigung der vorgebrachten Wünsche zugesagt und die Sitzung mit dem Ausdrucke des Dankes für das allseitige Entgegenkommen geschlossen.

Rechnungsabschluss der Buschtêhrader Eisenbahn für 1896.

Der Verwaltungsrath der Buschtêhrader Bahn hielt am 15. April d. J. eine Sitzung ab, in welcher der von der Generaldirektion vorgelegte Rechnungsabschluss für das Jahr 1896 genehmigt und auch die Dividende festgesetzt wurde. Die offizielle Mittheilung über den Beschluss lautet: „Der Reingewinn für 1896 beträgt bei Lit. A 1 583 572 fl., bei Lit. B 2 813 866 fl. Hiervon beantragt der Verwaltungsrath eine Dividende von 68 fl. 50 kr. für Lit. A und 24 fl. für Lit. B zu vertheilen, einer Spezialreserve und den gesellschaftlichen Wohlfahrtseinrichtungen zusammen für die beiden Strecken A und B 675 000 fl. zuzuweisen und für Lit. A 112 513 fl., für Lit. B 113 982 fl. auf neue Rechnung zu übertragen. Die Generalversammlung findet am 17. d. Mts. statt.“ Gegenüber dem Jahre 1895 erfährt die Dividende der A-Aktien eine Aufbesserung um 5,5 fl. oder um etwas mehr als 1 %, die Dividende der B-Aktien eine Erhöhung um 1,5 fl. = 0,75 %. In Prozenten ausgedrückt beträgt die Dividende der A-Linie 13,05 %, der B-Linie 12 %. Die Dividende der A-Linie ist also um 1,05 % höher als die der B-Linie. Dies rührt theilweise daher, dass bei der Theilung des über 10 % hinausgehenden Gewinnes für die Aktien Lit. A ein grösserer Betrag entfällt, als jener ist, welchen die A-Strecke an die B-Strecke abzuführen hat. Für das Jahr 1895 betrug die Differenz, welche sich bei den gegenseitigen Zuweisungen herausstellt, zu Gunsten von Lit. A rund 138 000 fl. Für das Jahr 1896 dürfte sich diese Differenz schon aus dem Grunde vergrössert haben, weil die Bruttoeinnahme von Lit. B um 220 000 fl., jene von der A-Strecke nur um 76 000 fl. gestiegen war. Abgesehen davon, kommt bei der Dividendenfixirung der Umstand in Betracht, dass das Aktienkapital der A-Unternehmung um 6 Millionen Gulden kleiner ist, als das Aktienkapital des B-Unternehmens. Endlich kommt dem A-Unternehmen bei dem Ausmaasse der Dividende zu statten, dass bei demselben jede Dotation des ordentlichen Reservefonds entfällt, weil dieser Fonds die in den Statuten vorgesehene Maximalhöhe von 10 % bereits erreicht hat, während bei der Lit. B 4 % des jeweiligen Reingewinnes dem Reservefonds zugeführt werden müssen. So erfordert die Dotation des ordentlichen Reservefonds des B-Unternehmens für 1896 die Summe von 112 554 fl., gleich mehr als $^5/_4$ fl. für die Aktie. Wenn trotz alledem die Dividende der B-Strecke nur um etwa 1 % hinter der Dividende der A-Strecke zurückbleibt, so ist dies auf die stetige und kräftige Entwickelung des B-Unternehmens zurückzuführen, welches auch schon im ersten Quartal 1897 ein ansehnliches Einnahmenplus aufzuweisen hat. Der Reingewinn des A-Unternehmens von 1,58 Millionen Gulden entspricht einer Verzinsung des Aktienkapitals als mit rund 14 %, das ist 73,5 fl. für die Aktie, jener des B-Unternehmens von 2,81 Millionen Gulden repräsentirt etwa 16,25 % = 32,5 fl. für die Aktie. Gegenüber dem Vorjahre ist das Erträgniss des A-Unternehmens um 121 908 fl., der Gewinn des B-Unternehmens um 335 474 fl. gestiegen. Diese bedeutende Erhöhung der Gewinnstziffern hängt theilweise mit der im Sommer durchgeführten Konversion der Prioritäten zusammen.

Bozen-Meraner Bahn.

Die (15.) ordentliche Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn wurde am 27. April d. J. unter Vorsitz des Dr. Wilhelm Freiherrn v. Berger abgehalten. Nach dem für 1896 vorgelegten Berichte sind die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres insofern zufriedenstellend, als sie eine mässige Steigerung der Einnahmen ausweisen. Die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Sachenverkehr betrugen im abgelaufenen Jahre 341 697 fl. und sind demnach um 18 729 fl. oder 5,8 % gestiegen. Aber auch die Ausgaben haben sich gegenüber dem Vorjahre um 6,26 % erhöht und repräsentiren 45,15 % der Gesammteinnahmen, welche Steigerung hauptsächlich mit der Einführung einer grösseren Anzahl schnellfahrender Züge und durch Vermehrung der Züge begründet wird. Die Betriebsrechnung für 1896 weist einen Ueberschuss von 190 601 fl. aus, der sich mit Einschluss des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre auf 203 208 fl. erhöht. Hiervon beantragt der Verwaltungsrath dem Pensionsfonds der Beamten und Diener 1 800 fl., dem Erneuerungsfonds 3 524 fl. und dem Reservefonds 3 353 fl. zuzuweisen, für Verzinsung und Tilgung der Prioritäten 71 304 fl., für Amortisation von Aktien 2 200 fl. zu verwenden, auf die 12 154 Stück Aktien eine Gesammtdividende von 8 fl. für die Aktie (das ist 3 fl. Superdividende) mit 97 232 fl. und auf 96 Genussscheine je 3 fl. mit 288 fl. zu vertheilen und den nach Dotirung der Tantiemen für Verwaltungsrath und Direktion mit zusammen 10 842 fl. verbleibenden Rest von 12 664 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anträge wurden ohne Diskussion angenommen und die ausscheidenden Verwaltungsräthe wiedergewählt.

Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Die Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft, welche in der letzten Generalversammlung die Liquidation beschlossen hat, schreitet nunmehr an die Gläubiger-Konvokation. Die Gläubiger der Lokaleisenbahn-Gesellschaft und des von der Gesellschaft verwalteten Spezialfonds wurden in einer am

27. April d. J. erschienenen Bekanntmachung aufgefordert, ihre Ansprüche binnen 3 Monaten geltend zu machen.

Kahlenbergbahn.

Die (24.) ordentliche Generalversammlung der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft fand am 27. April d. J. unter Leitung des bisherigen Verwaltungsrathes, und zwar unter Vorsitz des Präsidenten Bauraths R. v. Stach statt. Nach dem für 1896 erstatteten Berichte war der Sommer des vorigen Jahres wegen der fast ständig kalten und regnerischen Witterung geradezu verhängnissvoll für das Gesellschaftsunternehmen, indem der Besuch des Publikums ein nur spärlicher war und selbst die ständigen Hotelgäste ihre im voraus gemietheten Wohnungen zum grossen Theil unbenutzt liessen. So habe sich ein Betriebsdefizit von 44 466 fl. ergeben, dessen Abschreibung von der Reserve der Verwaltungsrath beantragt. Mit der Fertigstellung der im Bau begriffenen Stadtbahn werde, wie der Verwaltungsrath glaubt, für den Kahlenberg die Möglichkeit einer weiteren Entfaltung und einer entsprechenden Prosperität gekommen sein; im Hinblicke auf dieses Moment habe die Verwaltung auch die im Laufe des Jahres derselben zugekommenen Kaufsofferten auf Gründe und Objekte des Gesellschaftsbesitzes von vornherein abgelehnt und den Stand der Immobilien in der sicheren Erwartung einer kommenden Wertherhöhung unverändert aufrecht erhalten. Der Bericht wurde ohne Diskussion genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Infolge des vor einiger Zeit erfolgten Besitzwechsels in den Aktien der Gesellschaft gab der Verwaltungsrath seine Demission. Die Generalversammlung nahm nun die Neuwahl vor. Gewählt wurden die Herren Ober-Baurath Karl Prenninger, Hugo Noot, Dr. Karl v. Hahn, Walter Gerhardus, Hanns Berkovics und Johann Hamspohn. In den Revisionsausschuss wurden die Herren James Lederer, Hermann Bührlen, Eduard Lagrange und Arnold Deutsch, die beiden letzteren als Ersatzmänner, berufen.

Böhmische Nordbahn.

Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Böhmischen Nordbahn findet am 22.d. Mts. statt. Auf der Tagesordnung befindet sich nebst den üblichen Verhandlungsgegenständen ein Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals. In der vorjährigen Generalversammlung wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, zur Bedeckung bereits durchgeführter und künftiger Investitionen neue Prioritäten bis zum Betrage von 6 Millionen Gulden zu emittiren und die neuen Titres nach Maassgabe des jeweiligen Bedarfes zu begeben. Da sich bei der Einholung der staatlichen Genehmigung in Bezug auf diese Vermehrung des Prioritätenkapitals Schwierigkeiten ergeben haben, welche trotz mehrfacher Verhandlungen nicht behoben werden konnten, hat der Verwaltungsrath diese Transaktion fallen gelassen und darauf bei dem Ministerium um die Bewilligung zur Ausgabe von neuen Aktien im Betrage von 1 Million Gulden Nominale angesucht. Nunmehr soll die Genehmigung der Generalversammlung für die beabsichtigte Erhöhung des Aktienkapitals eingeholt werden. Die Böhmische Nordbahn hat schon im Jahre 1894 für 1 Million Gulden neue Aktien emittirt und ihr Aktienkapital von 13 auf 14 Millionen Gulden erhöht.

Prag-Duxer Eisenbahn.

Das Prager Handelsgericht hat die Eingabe des Prioritätenkurators der Prag-Duxer Eisenbahn in der bekannten Verloosungsangelegenheit abgewiesen. Die Entscheidung wird vom Handelsgerichte folgendermaassen begründet: „Die Nothwendigkeit der von dem Kurator in Aussicht gestellten Klage entfällt schon aus dem formellen Grunde, weil der Kurator in der Klage nicht zugleich auf Anerkennung eines Modus dringen will, nach welchem die künftigen Verloosungen vorzunehmen wären. Er müsste daher vor allem im Klagewege einen Modus geltend machen, welcher dem Tilgungsplane mehr entsprechen würde, als der von der Prag-Duxer Bahn beobachtete Vorgang. In dem Gesuche führt der Kurator zwar an, dass die Zahl der zu verloosenden Prioritätsobligationen im Verhältnisse zu den im Umlaufe befindlichen Prioritätsobligationen gekürzt werden könnte. Diese Anschauung ist unhaltbar und undurchführbar, weil dieselbe mit § 3 des Textes der Prioritäten, wonach die Verloosungen nach dem Tilgungsplane vorzunehmen sind, im Widerspruche steht, indem eine solche Verminderung der Zahl der zu verloosenden Stücke nur dann eintreten könnte, wenn sie im Texte ausdrücklich für zulässig erklärt worden wäre. Eine solche Bestimmung jedoch kommt in den Prioritätsobligationen nicht vor. Aber auch eine andere Art, in welcher die Verloosungen erfolgen könnten und die der Kurator nicht einmal erwähnt, würde dem Tilgungsplane nicht entsprechen. Es könnten nämlich die freiwillig konvertirten Prioritäten mit verloost werden, und wenn eine solche gezogen wird, würde sie nicht als Niete betrachtet, sondern mitgezählt werden. Diese Art der Verloosung würde aber dem § 3 des Textes widersprechen, welcher bestimmt, dass die Rückzahlung der Anleihe im Wege der Verloosung zu erfolgen hat, woraus zu ersehen ist, dass die rückgezahlten Obligationen nicht zu verloosen sind, zu welchen auch die freiwillig konvertirten zu rechnen sind, weil dieselben durch die Herausgabe anderer, einem anderen Verloosungsplane unterliegender Prioritätsobligationen getilgt sind. Die freiwillige Konversion der Prioritäten ist thatsächlich erfolgt, dieselbe wird als vollendete Thatsache von dem Kurator auch anerkannt. Die freiwillig konvertirten Obligationen müssen als rückgezahlt angesehen werden, weil sie getilgt sind und dem ursprünglichen Verloosungsplane nicht mehr unterliegen. Es erübrigt daher nur der einzig mögliche Vorgang, welchen die Prag-Duxer Bahn auch beobachtet und welcher dem Texte der Prioritätsobligationen auch am meisten entspricht. Es werden nämlich nur die im Umlaufe befindlichen Prioritätsobligationen strenge nach dem Tilgungsplane verloost. Von einer Gefährdung der Rechte der Prioritäre oder von einer Rechtsverletzung kann bei genauer Einhaltung des vertragsmässigen Verloosungsplanes offenbar keine Rede sein. Darauf deutet übrigens schon der Umstand hin, dass der bei der Verloosung am 2. Januar 1897 eingehaltene Vorgang bereits seit dem Jahre 1891 beobachtet wird und dass ein Antrag auf Anfechtung der Rechtmässigkeit dieses Vorganges von dem Kurator erst jetzt eingebracht wird. Eine Rechtsverletzung liegt auch aus dem Grunde nicht vor, weil den Prioritären kein Recht zusteht, zu verlangen, dass ihre Prioritätsobligationen bei einer später vorgenommenen Verloosung verloost werden, und daher keiner von ihnen sich beklagen kann, dass seine Prioritätsobligationen vorher verloost wurden. Die Kuratelgerichts-Genehmigung zu einer aussichtslosen Klageführung kann niemals ertheilt werden. Es ist daher auch nicht nothwendig eine Vollversammlung der Prioritäre zum Zwecke der Ertheilung einer solchen Genehmigung einzuberufen. — Seitens des Kurators der Prag-Duxer Bahn Dr. Karl Marek in Prag wird mitgetheilt, dass er gegen die Entscheidung die Beschwerde ergreifen werde. Herr Dr. Marek bemerkt: „Zur Beurtheilung, ob die Anfechtung nothwendig sei oder nicht, sind der Kurator und die Prioritätsobligationäre in erster Linie berufen, und nicht das Gericht mit Ausschliessung dieser Faktoren. Es wäre sonst zwecklos gewesen, das Institut der Prioritätenkuratel zu schaffen und die Versammlung der Prioritätsbesitzer zu organisiren, wenn das Kuratelsgericht für diese Faktoren und an Stelle derselben die Interessen der Prioritätsbesitzer ausschliessend zu vertreten hätte. Dadurch, dass die angefochtene Entscheidung den Prioritätsbesitzern die durch Spezialgesetze gesicherte Möglichkeit der freien Aeusserung über ihre strittigen und zweifelhaften Rechte benimmt, setzt sich dieselbe in Widerspruch mit dem Zwecke der Kuratel. Das Kuratelsgericht ist doch dazu berufen, die Meinungsäusserung und den Willen des Kurators und des Kuranden zu schützen und ihnen Geltung zu verschaffen."

Emissions- und Kupon-Stempelgebühren der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

Das Oesterreichische Finanzministerium hat auf den Rekurs der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft gegen die von der Finanz-Landesdirektion vorgeschriebenen Emissions- und Kupon-Stempelgebühren folgende Entscheidung gefällt:

Die Gesellschaft ist verpflichtet — mit Ausnahme der für die Zeit vom 1. November 1872 bis 1. November 1876 vorgeschriebenen Kupon-Stempelgebühren und Verzugszinsen — den Betrag von 953 530 fl. nebst Nebengebühren und Verzugszinsen sofort zu bezahlen.

Dem Gesuche um gnadenweise Nachsicht der Verzugszinsen und Steigerungsgebühren wurde nicht entsprochen.

Zur Vereinigung zweier Vizinalbahnen.

Die Generalversammlungen der Temesvár-Modoser und der Torontaler Vizinalbahnen haben die Vereinigung beider Aktiengesellschaften beschlossen und die bezüglichen Generalversammlungsbeschlüsse dem Handelsministerium zur Genehmigung unterbreitet. Der Handelsminister hat nach eingehender Erwägung der Frage der Fusion beide Gesellschaften verständigt, dass er die in Rede stehenden Generalversammlungsbeschlüsse nicht genehmigt habe.

Feststellung der Bilanz der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

In der am 30. April d. J. stattgehabten Sitzung der Direktion wurde die Bilanz für 1896 festgestellt und beschlossen, die Generalversammlung für den 3. Juni d. J. einzuberufen.

Die Betriebsrechnung für 1896 ergibt im Vergleiche zu jener im Jahre 1895 folgende Resultate:

	1895	1896
Gesammteinnahmen . . .	6 917 585,98 fl.	7 335 407,44 fl.
Gesammtausgaben	3 713 580,57 „	3 898 600,97 „
Gesammtüberschüsse	3 204 005,41 fl.	3 436 806,47 fl.

Der Mehrüberschuss im Jahre 1896 gegenüber 1895 beträgt sonach 232 801,96 fl.

Die Gesammteinnahmen im Jahre 1896 erhöhten sich gegenüber den Einnahmen für 1895 um 417 821,46 fl. oder 6,04 %.

Die Gesammtausgaben im Jahre 1896 erhöhten sich gegenüber den Ausgaben für 1895 um 185 020,40 fl. oder 4,98 %.

Die Gesammtüberschüsse im Jahre 1896 erhöhten sich gegenüber den Ueberschüssen für 1895 um 232 801,06 fl. oder 7,27 %.

Aus den eben angeführten Daten resultirt, dass die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres als die besten seit dem Bestehen dieser Bahn bezeichnet werden müssen.

Generalversammlung der Szt. Lörinczer Vizinalbahn-Aktiengesellschaft.

Oben genannte Aktiengesellschaft beschloss in ihrer am 30. April d. J. abgehaltenen Generalversammlung von dem Reinerträgnisse von 14 296 fl. auf 1 648 Stück Prioritätsaktien 9 888 Gulden (6 fl. für das Stück) und auf die 1 024 Stück Stammaktien 4 096 fl. (4 fl. für das Stück) als Dividende zu vertheilen. Die restlichen 158 fl. sollen auf neue Rechnung übertragen werden.

Generalversammlung der Kaiser Franz Josef-Untergrundbahn-Aktiengesellschaft in Budapest (elektrischer Betrieb).

Oben genannte Aktiengesellschaft hielt am 29. April d. J. ihre erste Generalversammlung ab. Bekanntlich wurde diese Bahn unter dem Strassenniveau der Andrassystrasse in Budapest zum Ausstellungsrayon geführt, um den im Millenniumsjahre erhofften und thatsächlich stattgehabten bedeutenden Personenverkehr bewältigen zu können. Die Untergrundbahn wurde in Anwesenheit Sr. Majestät des Königs von Ungarn am 2. Mai 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben. In der Betriebsperiode vom 2. Mai bis 31. Dezember 1896 wurden folgende Resultate erzielt:

Die Anzahl der beförderten Personen betrug 3 147 950 fl. und die Einnahme aus denselben 314 795 fl. Die Bilanz weist folgenden Vermögensstand aus: Aktiva. Werth der Bahn und deren Ausrüstung 3 500 000 fl., Baureserve 100 000 fl., Forderungen 254 108,72 fl., Kassavorrath 1 106,44 fl., zusammen 3 855 215,16 fl. Passiva. 36 000 Stück Aktien à 100 fl. 3 600 000 Gulden, Baureserve 100 000 fl., Werthverminderung 5 000 fl., Kreditoren 2 467 fl., Gewinn für 1896 147 748 fl., zusammen 3 855 215 fl. Es wurde beschlossen 5 % als Dividende zu bezahlen und 11 973 fl. auf das Jahr 1897 zu übertragen. Die Aktien bilden zur Hälfte Eigenthum der Budapester elektrischen Stadtbahngesellschaft, zur anderen Hälfte Eigenthum der Budapester Strassenbahngesellschaft.

Personentarif der Südbahn.

Bei der Südbahn werden gegenwärtig Studien angestellt, welche eine Reform der Personentarife auf beiden Netzen bezwecken. Die Südbahn hat sich der Ungarischen Regierung gegenüber bereit erklärt, eine Ermässigung der Personentarife auf den Ungarischen Linien vorzunehmen. Es soll nun für das Ungarische Netz ein neuer Personentarif eingeführt werden, welcher sich an den Zonentarif der Ungarischen Staatsbahnen anlehnt, ohne demselben jedoch in allen Beziehungen zu folgen. Namentlich soll die in Ungarn geltende Tarifbestimmung, dass bei grösseren Entfernungen als 250 km ein Preisunterschied entfällt, bei dem Personentarif der Südbahn keine Anwendung finden. Gleichzeitig soll auch der Personentarif für die Oesterreichischen Linien der Südbahn eine Abänderung erfahren und ist aus diesem Anlasse auch die Aufhebung des Freigepäcks in Aussicht genommen.

Vereinigte Arader- und Csanáder Bahnen.

In der am 3. d. Mts. abgehaltenen Direktionssitzung genannnter Eisenbahn wurde Bericht erstattet über den Verkehr des ersten Quartals dieses Jahres. Während im ersten Quartal des Vorjahres aus 150 696 beförderten Personen 98 722 fl. vereinnahmt wurden, sind im ersten Quartal 1897, nach Einführung des Zonentarifs, 234 115 Personenkarten ausgegeben worden, aus welchen eine Einnahme von 115 215 fl. erzielt wurde. Die Mehreinnahme beträgt sonach 16 493 fl. = 17 %. Insbesondere auf der Körösthalbahn war die Zunahme des Personenverkehrs eine ausserordentliche. In einzelnen Stationen betrug die Zunahme 150 %. Behufs Vergrösserung des Stammkapitals sollen auf Antrag der Direktion Aktien im Nominalwerthe von 1 100 000 fl. emittirt werden.

Elektrische Kleinbahn in Debreczin.

Eine grosse Budapester Bank hat die Aktien der Debrecziner Stadtbahn im Werthe von 100 000 fl. angekauft, um auf dieser Bahn, welche bisher auf Dampfbetrieb eingerichtet war, den elektrischen Betrieb einzuführen. Die Vorarbeiten sind bereits beendet.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der Generalversammlung der Nordbahn werden folgende zwei Anträge der Verwaltung vorliegen: 1. Aufnahme eines 4 % Anlehens im Betrage von 20 000 000 fl. für Erweiterungsbauten des Hauptbahnnetzes, 2 Verwendung eines Theiles des allgemeinen Reservefonds für grössere Erweiterungsbauten bei den gesellschaftlichen Kohlenwerken. Es sei hier bemerkt, dass die letzte 4 % Prioritätsanleihe von 15 000 000 fl. im Juli 1891 aufgenommen wurde behufs Dotirung des Baureservefonds der Hauptbahnen. Das neu zu emittirende Anlehen soll für Erweiterungsbauten, Vermehrung der Fahrbetriebsmittel usw. verwendet werden. Aus dem allgemeinen Reservefonds, der gegenwärtig rund 10 000 000 fl. beträgt, sollen 1 500 000 fl. den gesellschaftlichen Kohlenwerken zugewiesen werden, weil 2 neue Schachtanlagen im Baue sind und zwar der Georgsschacht in Mährisch-Ostrau und der Alexanderschacht in Klein-Kunschitz.

Bahnankauf durch die Aussig-Teplitzer Bahn.

Zwischen der Verwaltung der Aussig-Teplitzer Bahn und der Oesterreichischen Regierung haben Verhandlungen stattgefunden wegen Ankaufes der Staatsbahnlinie Böhmisch-Leipa-Niemes, welche Strecke einen Bestandtheil der neuen Nordböhmischen Transversalbahn bildet. Diese Verhandlungen sind nun endgültig — bis auf die noch ausstehende Genehmigung des Parlamentes — perfekt geworden, und wurde der betreffende Vertrag zwischen der Regierung und der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft am 2. d. Mts. unterzeichnet. Der Kaufpreis beträgt 1 300 000 fl.

Generalversammlung der Zwolenoves-Smecnaer Eisenbahn.

Genannte Eisenbahn-Aktiengesellschaft hielt am 3. d. Mts. ihre ordentliche (11.) Generalversammlung ab. Der Geschäftsbericht für 1896 konstatirt ein durchaus befriedigendes Betriebsergebniss.

Die Gesammteinnahmen betrugen 239 782 fl. (um 14 810 fl. mehr als im Jahre 1895), die Gesammtausgaben 50 126 (+ 633) fl., so dass zuzüglich des Gewinnvortrages vom Jahre 1895 ein Ueberschuss von 190 854 (+ 14 768) fl. zur Verfügung der Generalversammlung steht. Es wurde beschlossen, 9 483 fl. in den Reservefonds und 3 942 fl. in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, ferner jeder der im Umlauf befindlichen 4 458 Aktien 36 fl. und jedem Genussschein 26 fl. zu bezahlen.

Investitionsprogramm der Königlich Ungarischen Staatsbahnen für 1897.

In dem Voranschlag für 1897 wurde der Betrag von 1 500 000 fl. für Ergänzungsarbeiten und für Inventarvermehrung vorgesehen. Ueber die Verwendung dieses Betrages wurde seitens der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ein Programm entworfen, welches dem Handelsminister zur Genehmigung unterbreitet wurde.

Einzelne dieser Posten beziehen sich auf die Fortsetzung von in früheren Jahren begonnenen Arbeiten, als: der Elevator in Fiume, Sicherheitseinrichtungen, neue Warteräume, Brückenwaagen usw. Ein anderer Theil der Ausgabeposten bezieht sich auf die Erweiterung von Geleisen, von Manipulationsräumen, Wasserstationen usw., daher auf die Befriedigung jener Bedürfnisse, welche sich durch die Vermehrung der Züge und der mehr zu befördernden Frachten ergeben. Schliesslich werden nicht unwesentliche Kosten aufgewendet für solche Arbeiten, welche der Minister über spezielles Ansuchen des Publikums oder der Behörden als in das Programm aufzunehmen angeordnet hat; von letzteren sei erwähnt die Herstellung von artesischen Brunnen in den Stationen Czegléd, Szabadorállas, Halas, Nagy-Károly und Devecser, Erweiterung der Stationen Pöstyén, Nagy-Ábony, Nagy-Surány, Asród, Füllöpszállás, Szikozó, Zólyombrezó und Szerencz. Für Inventarvermehrung wurde der Betrag von 200 000 fl. ausgeschieden.

Konzessionirung von Eisenbahnlinien

Der Königlich Ungarische Handelsminister ertheilte die Konzession zur Erbauung der Linie Szolnok-Kiskun-Félegyháza in einer Gesammtlänge von 64,3 km und mit normaler Spurweite. Der Bau ist innerhalb 1½ Jahre, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, fertigzustellen. Das faktische Baukapital beträgt 1 900 000 fl.

Ferner wurde der Bau einer normalspurigen Eisenbahn in der Länge von 102,53 km in dem Thale Kis-Küküllö unter der Bezeichnung „Kis-Küküllöthaler Lokaleisenbahn" konzessionirt, ausgehend von der zu errichtenden Station Küküllöszög zwischen Karácsonfalva und Balázsfalva der Tövis-Predealer Linie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und bis Sóvár führend. Die Anzahl der Stationen beträgt 19, das Baukapital 3 922 000 fl.

Weiter wurde der Bau der Lokalbahn Gattaja-Lugos-Maros-Illye konzessionirt, welche Linie eine Länge von 140 km hat und normalspurig sein soll. Baukapital 5 800 000 fl.

Personalnachrichten.

Der Chef der Betriebsleitung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in Szeged, Herr Betriebsleiter Karl Enyedy von Szatmár, hat um seine Pensionirung nachgesucht, welche ihm auch gewährt wurde. An seine Stelle wurde der Oberinspektor Herr Krzepelka zum Chef der Betriebsleitung in Szeged ernannt.

Betriebsergebnisse der Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1896.

Die nunmehr stattgehabten definitiven Abrechnungen ergaben das günstigste Einnahmeresultat seit dem Bestehen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1896 98 234 190 fl., es zeigt sich gegen den budgetirten Betrag von 94 000 000 fl. eine Mehreinnahme von 4 234 000 fl. oder 4,5 %, ferner gegen die Gesammteinnahmen im Jahre 1895 von 89 534 726 fl. ein Mehr von rund 8 700 000 fl. oder beinahe 10 %. Von letzterer Mehreinnahme entfallen etwa 2 400 000 fl. auf den Personenverkehr und etwa 6 300 000 fl. auf den Frachtenverkehr.

Die Ausgaben beliefen sich auf 60 236 381 fl., gegenüber den präliminirten Ausgaben von 57 500 000 fl. zeigt sich somit eine Mehrausgabe von 2 736 381 fl. oder 4,7 %, ferner ergibt sich im Vergleich mit den Ausgaben im Jahre 1895, welche die Höhe von 56 525 654 fl. erreichten, ein Mehr von rund 3 700 000 fl. oder 6,5 %. Die Mehrausgaben sind durch die bedeutend grössere Leistung im Jahre 1896 entstanden.

Nach dem oben angeführten resultirt somit für 1896 ein Reinüberschuss von 38 087 800 fl., welcher dem Präliminare gegenüber ein Mehr von 1 508 000 fl. oder 4,1 %, dem Ueberschusse vom Jahre 1895 gegenüber jedoch ein Mehr von rund 5 000 000 fl. oder 15 % aufweist. Diese beträchtliche Mehreinnahme bezw. dieser Reingewinn ist beinahe bei unveränderter Linienlänge erreicht worden, indem die eigenen Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen mit Ende 1896 eine Länge von 7 563 km hatten, somit nur einen Zuwachs von 4 km gegen 1895 aufweisen.

Es ist allerdings zu erwähnen, dass die Länge der von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen betriebenen Lokalbahnen im Jahre 1896 eine wesentliche Vermehrung erfahren hat (4 423 km, im Jahresdurchschnitt 3 756 km), aber die Ausscheidung der für den Betrieb dieser Lokalbahnen aufgewendeten Kosten, sowie der von denselben geleisteten Vergütungen würde das Betriebsresultat der eigentlichen Staatsbahnen in einem weit günstigeren Lichte erscheinen lassen, als dies mit Einbeziehung der Resultate der Lokalbahnen geschieht.

Während nämlich in oben angeführten Ausgaben die Betriebsausgaben für die Lokalbahnen enthalten sind, figuriren von den sämmtlichen auf den Lokalbahnen resultirten etwa 6 500 000 fl. Roheinnahmen nur etwa die Hälfte in den Einnahmen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Der Betriebskoeffizient betrug für 1896 61,3 %, für 1895 63,13 %.

Das faktische Anlagekapital von rund 800 000 000 fl. verzinste sich somit zu 4,75 %, hingegen das nominelle Anlagekapital (einschliesslich der Kursverluste) in der Höhe von 940 000 000 fl. ergab eine 4 % Verzinsung.

Umbau der Budapester Strassenbahn für elektrischen Betrieb.

In der am 23. April d. J. abgehaltenen Generalversammlung der Budapester Strassenbahn wurde bezüglich der im Umbau begriffenen und bisher für Pferdebetrieb eingerichteten Linien folgender Bericht erstattet:

Die Länge der herzustellenden Geleise beträgt 98,5 km, wovon 32 km mit unterirdischer Stromzuführung, 66,5 km mit Oberleitung versehen sind. Es werden 2 Centralstationen mit 2 800 bezw. 1 800 PS. eingerichtet. Der Wagenpark besteht aus 90 Motor- und 40 Anhängewagen. Es erfolgt eine weitere Bestellung auf 30 grosse Drehgestellwagen und 20 Anhängewagen. Der Umbau ist bis auf 26,8 km (wovon 15,8 km mit unterirdischer Stromzuführung und 11 km mit Oberleitung herzustellen sind) vollendet. Die rückständigen Arbeiten dürften bis Ende dieses Jahres fertiggestellt sein.

Die Bedeckung des Baubedarfes und die bisherigen Bauauslagen gestalten sich folgendermaassen:

Die Baukosten für den Umbau wurden laut Konzession mit 10 160 000 fl. festgestellt; an Baureserve ist zu beschaffen 500 000 fl., somit Gesammtbedarf 10 660 000 fl. Hiervon wurden bedeckt aus einem 4 % Anlehen im Jahre 1895 2 288 700 fl., aus den Emissionen im Jahre 1895, 1896 und 1897 durch Ausgabe von Aktien 4 000 000 fl., zusammen 6 288 700 fl., verbleiben somit 4 371 300 fl., welche ihre volle Deckung in den noch im Portefeuille befindlichen Aktien finden.

Bezüglich des Erträgnisses des Jahres 1896, welches ausschliesslich des Uebertrages vom Vorjahre 696 502 fl. ausmacht, wurde verfügt, dass hiervon sowie mit Hinzurechnung des erwähnten Vortrages folgende Ausgaben zu decken sind: Tantieme der Direktion und Beamten 51 600 fl., Bezahlung einer Dividende von 14 fl. für die Aktie 507 766 fl., Einlösung der Kupons der Genussscheine à 9 fl. 33 579 fl., dem Pensionsfonds 7 200 fl., Uebertrag auf das Jahr 1897 396 357 fl.

Weiter wurden 100 000 fl. zur Gründung eines Versorgungsfonds der Verkehrsorgane votirt.

Aus Bayern.

Der Bayerische Bierexport nimmt von Jahr zu Jahr in erheblichem Maasse zu. Wenn wir das Verzeichniss der Spezialwagen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen durchsehen, so finden wir, dass zu Biertransporten nahezu 1 300 Güterwagen in Verwendung stehen, welche theils Eigenthum der Versender, theils vom Bayerischen Staate beschafft und von den Benutzern zum Spezialtransporte eingerichtet worden sind. Jedermann kennt die weissen grossen Wagen, welche mit den Firmen der Bayerischen Exportbrauereien versehen, ihren Weg durch ganz Europa nehmen und das köstliche Nass allen Grossstädten zuführen. Nach der Statistik, die für das Jahr 1895 für den Versand und Empfang des Verkehrsbezirkes 36 (Bayern rechts des Rheins) erschien, wurden von Bayern nach England 268 t, nach Polen 56 t, nach Ungarn 729 t, nach Böhmen 1 128 t, nach dem übrigen Oesterreich 4 748 t, nach der Schweiz 10 421 t, nach Italien 2 909 t, nach Frankreich 11 439 t, nach Luxemburg 705 t, nach Belgien 5 128 t, nach Holland 2 616 t Bier verfrachtet. Die Provinzen Ost- und Westpreussen erhielten 2 715 t, die Ost- und Westpreussischen Häfen 1 453 t, die Provinz Pommern 850 t, die Pommerschen Häfen 4 543 t, die Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz 1 836 t, die Häfen Rostock, Wismar, Lübeck, Kiel, Flensburg, Travemünde 4 110 t, die Provinz Schleswig-Holstein und das Fürstenthum Lübeck 315 t, die Elbehäfen 21 881 t, die Weserhäfen 5 508 t, die Emshäfen 272 t, die Provinz Hannover mit Braunschweig, Oldenburg, Schaumburg-Lippe und Pyrmont 9 867 t, die Provinz Posen 5 076 t, der Regierungsbezirk Oppeln 2 656 t, die Stadt Breslau 6 727 t, die Regierungsbezirke Breslau und Liegnitz 6 331 t, die Stadt Berlin 26 109 t, die Provinz Brandenburg 3 390 t, der Regierungsbezirk Magdeburg und das Herzogthum Anhalt 9 724 t, die Regierungsbezirke Merseburg, Erfurt sowie Thüringen 16 941 t, das Königreich Sachsen 94 321 t, die Provinzen Hessen-Nassau und Oberhessen 10 696 t, das Ruhrrevier Westfalens 607 t, das Ruhrrevier der Rheinprovinz 4 167 t, die Provinz Westfalen mit Lippe-Detmold und Waldeck 1 401 t, die Rheinprovinz rechts des Rheins 223 t, die Rheinprovinz links des Rheins mit Fürstenthum Birkenfeld 8 994 t, das Saarrevier von Neunkirchen bis Trier 2 648 t, die Rheinhafenstationen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort 370 t, Lothringen 2 263 t, Elsass 6 872 t, die Bayerische Pfalz 3 113 t, das Grossherzogthum Hessen 2 637 t, das Grossherzogthum Baden 6 745 t, Mannheim und Ludwigshafen 1 847 t, das Königreich Württemberg mit Hohenzollern 4 803 t Bier.

Im Binnenverkehr Bayerns wurden 86 771 t, nach Deutschland 282 011 t, nach anderen Europäischen Ländern 40 147 t, im ganzen 408 929 t, also etwa 41 000 Wagen Bayerisches Bier verfrachtet. An dem Export sind Brauereien in Aibling, Ansbach, Aschaffenburg, Aschau, Augsburg, Bamberg, Breitengüssbach, Erding, Erlangen, Fürth, Kitzingen, Kulmbach, Marktleuthen, Münchberg, München, Nürnberg, Passau, Planegg, Regensburg, Reuth, Rosenheim, Spalt, Stalbach, Straubing, Thüngen, Tutzing, Weihenstephan, Würzburg und Zirndorf betheiligt. Erlangen hat grossen Export von 4 Firmen, die etwa 50 Spezialbierwagen benutzen, ebenso Kulmbach mit 12 Exportbrauereien, welchen 180 Bierwagen zur Verfügung stehen, den grössten Export hat München mit 18 Exportbrauereien. Von diesen besitzt bezw. verwendet die St. Annabrauerei 12, die Brauerei zum Bayerischen Löwen 5, das Bürgerliche Brauhaus 71, die Eberlbrauerei 20, die Kochelbrauerei 15, die Hackerbrauerei 52, Bergbräu 12, das Königliche Hofbräuhaus 20, die Löwenbrauerei 126, die Münchener Kindlbrauerei 34, die Pschorrbrauerei 90, die Salvatorbrauerei Schwabing 5, die Schmederer- (Zacherl-) Brauerei 24, die Spatenbrauerei 150, die Leistbrauerei 88, die Thomassbrauerei 7, die Unionsbrauerei 3, die Augustinerbrauerei 74 Wagen; in Nürnberg bestehen 4 Exportbrauereien, welchen über 100 Spezialwagen zur Verfügung stehen. Für die benutzten Wagen erhält der Wageneigenthümer keinerlei Miethe. Die Reinigung und Unterhaltung der Wagen einschliesslich der Kühlapparate sowie auch den Umbau des Wagenkastens nach erfolgter Abnutzung besorgt die Bayerische Staatsbahn für Privatwagen auf ihre eigenen Kosten. Für Brandschaden haftet jedoch der Wageneigenthümer. Bei Nichteinhaltung der geforderten Minimalleistung von 2 500 km pro Monat kann die Entfernung der Privatbierwagen aus dem Rayon des Bahneigenthums verlangt werden, anderenfalls wird ein Standgeld von 3 ℳ für jeden Tag des Verbleibens über den festgesetzten Termin hinaus erhoben. Das Eigengewicht darf bei zweiachsigen Wagen mit unterstellten älteren Achsen 10 000 kg und bei solchen mit verstärkten neuen Achsen 13 000 kg nicht überschreiten. Die Abfertigung solcher Wagen kann nur dann in Anspruch genommen werden, wenn dieselben mit mindestens 50 % der tarirten Tragfähigkeit beladen sind. Die Berechnung der Frachten und der sonstigen reglementsmässigen Leistungen wird ebenso vorgenommen, als wenn die Wagen Eigenthum der Bayerischen Staatsbahn wären. Die von fremden Verwaltungen bezahlten Wagenmiethen werden den Wageneigenthümern vergütet. Bei bahneigenen

Bierwagen wird als Minimalleistung die Zurücklegung von mindestens 2000 km durch den überlassenen Wagen in je einem Monat gefordert. Für jedes fehlende Kilometer ist eine Entschädigung von 3 ₰ an die Bayerische Staatsbahn zu bezahlen. Eine Kompensation der Minderleistung eines Wagens durch die Mehrleistung der übrigen von dem nämlichen Versand benutzten aptirten Wagen ist nur innerhalb eines Kalenderjahres und nur insoweit zulässig, als für diese Wagen die gleichen Vertragsbestimmungen maassgebend sind. Die Unterhaltung und Reparatur dieser Wagen wird ebenfalls durch die Bayerische Staatsbahn besorgt. Dagegen sind die Kosten der Unterhaltung, Reparatur und Erneuerungen der inneren Verschalungen, des Doppelbodens, der Eiskästen, der Ablaufröhren und der Firmabezeichnung durch den Benutzer des Wagens zu ersetzen. Diese Bierwagen können im Winter durch Gas oder Dampf geheizt werden; fast die sämmtlichen haben Westinghousebremse und Dampfheizleitung, welche natürlich nur bei Personenzugbeförderung benutzbar ist; bei Beförderung mit Güterzügen werden die Wagen zur Frostzeit mit Gas geheizt. Täglich gehen mehrere Spezialbierzüge von München ab; in der Richtung nach Norddeutschland (Sachsen, Berlin) und nach dem Rhein und Hamburg je einer; die Güterzüge nach der Schweiz, nach Frankreich, Italien usw. sind Abends mit Bierwagen täglich ziemlich stark belastet. Welch' enorme Einnahme der Bayerische Staat aus dem Bierexport jährlich hat, lässt sich bei der Zahl der jährlich verfrachteten etwa 50000 Bierwagen annähernd schätzen und von Jahr zu Jahr steigert sich der Export nach allen Ländern.

Die Pfälzischen Eisenbahnen im Jahre 1896.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht hat das Jahr 1896 nach Deckung der Aktien- und Prioritätszinsen, der Amortisationsbeträge und der Präzipualbezüge der Ludwigs- und Maximiliansbahn einen Reinertrag von 2696545 ℳ. erbracht. Dieses Ergebniss gestaltete sich gegenüber dem Vorjahre um 1943924 ℳ. günstiger, nachdem die Betriebseinnahmen eine Steigerung von 2018182 ℳ. aufweisen bei einer gleichzeitigen Erhöhung der Betriebsausgaben um nur 600442 ℳ. und einem geringeren Bedarfe für Verzinsung und Tilgung von 526184 ℳ.

Zu der Mehreinnahme von 2108182 ℳ. haben sowohl die höheren Erträgnisse des Personen-, Güter- und Kohlenverkehrs, als auch die erhöhten Einnahmen aus anderen Quellen beigetragen.

Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurde eine Einnahme von 5764494 ℳ. (gegen 5434137 ℳ. im Vorjahre), mithin eine Mehreinnahme von 330357 ℳ. erzielt, während der eigentliche Güterverkehr (d. h. ausschliesslich des getrennt verrechneten Kohlenverkehrs aus den Saargruben) eine Einnahme von 14253205 (13109976) ℳ., mithin gegen das Vorjahr ein Mehrergebniss von 1143229 ℳ. geliefert hat, nachdem im Umschlage der wichtigsten Transportartikel und in den verschiedensten Verkehrsrichtungen ein fortgesetzt steigender und bis zum Jahresschlusse andauernder Aufschwung zu begrüssen war. In gleicher Weise hat der Kohlenverkehr aus den Saargruben infolge stärkerer Produktion und gesteigerten Absatzes nach dem über die Pfälzischen Bahnstrecken bedienten Süddeutschen Verbrauchsgebiete zu dem günstigen Jahresergebnisse beigetragen und eine Einnahme von 4393440 (4126135) ℳ., mithin einen Mehrertrag von 267305 ℳ. gegen das Vorjahr erbracht. Die Einnahmen aus anderen Quellen beziffern sich auf 2304168 (2026877) ℳ. und haben mithin bei wechselndem Mehr- und Minderertrage der einzelnen Positionen ein bleibendes Mehr von 277291 ℳ. ergeben, welches vorzugsweise auf höherer Aktivwagenmiethe und gesteigertem Erlöse für veräussertes Altmaterial beruht.

Der starken Vermehrung der Betriebseinnahmen steht eine Steigerung der Betriebsausgaben um nur 600442 ℳ. gegenüber, wovon über zwei Drittel auf die Transportverwaltung entfallen. Während die Einnahmen um 8,17 % gestiegen sind, haben sich die Betriebsausgaben nur um 4,14 % erhöht. Die Betriebsausgaben erforderten 56,49 % der Roheinnahmen gegen 58,67 % im Vorjahre.

In dem Berichtsjahre betrugen die Bruttoeinnahmen überhaupt 26715307 ℳ. (davon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 21,58 %, auf den Güterverkehr 53,35 %, auf den Kohlenverkehr 16,45 % und auf Einnahmen aus sonstigen Quellen 8,62 %), bezw. auf das Bahnkilometer 37156 ℳ. und die Bruttoausgaben 15091199 ℳ. (allgemeine Verwaltung 9,15 %, Bahnverwaltung 22,78 % und Transportverwaltung 68,07 %) bezw. auf das Bahnkilometer 20989 ℳ., mithin ergibt sich ein Aktivrest von 11624108 ℳ. bezw. auf das Bahnkilometer 16167 ℳ.

Nach Abzug der vertragsmässig dem Staate zukommenden Zinsrückerstattungen und Bezugsantheile kann eine Superdividende von 2 % an die Aktionäre zur Vertheilung gelangen (worüber die auf den 14. Mai d. J. einberufene Generalversammlung zu beschliessen hat, und es wird demnach der Gesammtbezug der Pfälzischen Eisenbahnaktien für das Jahr 1896 betragen: I. Ludwigsbahnaktien 11 % (im Vorjahre $9^2/_3$ %), II. Maximiliansbahnaktien 7,5 ($6^1/_6$) % und III. Nordbahnaktien 6 ($4^2/_3$) %.

In dem Berichtsjahre wurden befördert 8883714 (8441086) Personen, 4908140 (4426530) t Güter, 1664428 (1575927) t Kohle, 9637 (9082) t Gepäck und 387086 (452141) Stück Vieh.

Unter den verkehrsreichsten Stationen im Personenverkehr nimmt Ludwigshafen a/Rh. mit 1095190 Personen die erste Stelle ein, dann folgen Ludwigshafen (Lokalbahn) mit 626629, Neustadt a. d. H. mit 541993, Landau Hauptbahnhof mit 429205, Mundenheim (Lokalbahn) mit 342776, Kaiserslautern Hauptbahnhof mit 330935, Frankenthal mit 330855, Zweibrücken mit 264082, Speyer Bahnhof mit 240258, Frankenthal (Lokalbahn) mit 209364 Personen usw.

Im Güterverkehr steht unter den verkehrsreichsten Stationen Ludwigshafen a/Rh. mit 1501086 t gleichfalls obenan, dieser folgen St. Ingbert mit 289212 t, Frankenthal mit 265103 t, Rammelsbach (Steinbruch) mit 220294 t, Neustadt a. d. H. mit 199434 t, Kaiserslautern Hauptbahnhof mit 186686 t usw.

Im laufenden Jahre (1897) tritt, wie in dem Geschäftsberichte hervorgehoben wird, unter Einschluss einer zu deckenden zweiten Rate für Konvertirungskosten von 300000 ℳ. eine Mehrausgabe für Verzinsung und Amortisation von 367454 ℳ. ein. Die eigentlichen Betriebsausgaben werden bezüglich des Personalaufwandes die normalen Erhöhungen ergeben, während die sachlichen Ausgaben durch Vermehrung des Fahrplanes und gestiegene Preise der wichtigsten Betriebsmaterialien (Kohlen, Schienen und Schwellen) etwas höhere Ziffern aufweisen dürften; ausserdem ist für Verstärkung des Oberbaues auf den wichtigeren Schnellzugstrecken ein sich auf mehrere Jahre vertheilender Mehrbedarf zu erwarten, da angesichts der gesteigerten Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge und des zunehmenden Eigengewichtes der Lokomotiven und Wagen eine stärkere Konstruktion des Oberbaues sich als nothwendig erweist. Die Verwaltung beabsichtigt, an Stelle der z. Zt. auf den Vollbahnstrecken verwendeten Schiene von 134 mm Höhe und etwa 35 kg Gewicht für das laufende Meter eine solche von 140 mm Höhe und etwa 44 kg Gewicht zu verwenden. Die Pfälzischen Linien, welche auf solche Weise verstärkt werden sollen, haben eine Länge von 270 km. Bei Vertheilung der Erneuerung auf etwa 5 Jahre würden sich die Mehrkosten gegenüber dem Aufwande für Unterhaltung und Erneuerung mit dem seitherigen Oberbaumaterial an Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug auf rund 700000 ℳ. für das Jahr belaufen. Die Verwaltung hebt hervor, dass ein unverhältnissmässig starkes Anwachsen der Betriebsausgaben gegenüber dem Jahre 1896 nicht zu befürchten sei, da erforderlichen Falls der 800000 ℳ. betragende Reservefonds für die Verstärkungsarbeiten des Oberbaues in Anspruch genommen werden könnte. Die Betriebseinnahmen, welche während des ganzen Jahres 1896 in kaum zu erhoffender Weise gestiegen sind, würden ohne den Eintritt politischer oder wirthschaftlicher Störungen und Hemmnisse die seitherige günstige Tendenz beibehalten können. Die am 1. d. Mts. eingetretene Ermässigung der Fracht für Brennstoffe wird einen Ausfall herbeiführen, welcher bei der Bedeutung des Kohlenverkehrs für die Pfälzischen Bahnen sich voraussichtlich auf ungefähr 400000 ℳ. für das Jahr belaufen wird, ohne dass bei solcher Höhe dessen baldiger Ausgleich durch entsprechende Zunahme der Beförderungsmengen erwartet werden kann; dass aber die Tarifermässigung immerhin fördernd und belebend auf die Produktion und den Verbrauch wirken werde, darf, wie die Verwaltung bemerkt, nach dem Erfolge früherer ähnlicher Maassnahmen mit Sicherheit angenommen werden. Die Lage des Unternehmens sei demnach durchaus eine zufriedenstellende; wenn auch vielleicht für das laufende Jahr eine Superdividende gleich der als ausserordentlich hoch zu bezeichnenden des Jahres 1896 nicht zu erwarten stehe, so könne doch immerhin ein Abschluss in Aussicht genommen werden, der die Inanspruchnahme der staatlichen Zinsgarantie ausgeschlossen erscheinen lässt.

Bei Begründung der Anträge, welche die Verwaltung während der letzten Jahre in rascher Folge den Generalversammlungen wegen Geldbeschaffung zur Vermehrung des Fahrmaterials und für Erweiterung und Ergänzung der baulichen und Betriebsanlagen der Bahnen unterbreitete, hat jeweils die beträchtliche Verkehrssteigerung die hervorragendste Rolle gespielt, welche seit nahezu einem Jahrzehnt andauert und nach und nach zu Umschlagsziffern geführt hat, deren Erreichung binnen weniger Jahre man vor dieser Zeit für undenkbar gehalten hätte. Gerade dieser ungewöhnliche und rapide Aufschwung liess aber die Besorgniss von Rückschlägen nicht ausgeschlossen erscheinen und war die Verwaltung mit Rücksicht hierauf wie auf die Höhe der für die bezüglichen Zwecke aufzuwendenden Summe bestrebt, bei den wiederholten Anforderungen für Nachschaffung von Fahrmaterial usw. über das niedrigste, den jeweiligen Bedürfnissen entsprechende

Maass nicht hinauszugehen. Es erschien eine solche Beschränkung um so mehr als unbedenklich, als bei dem Wohlwollen und der Einsicht, mit welcher die Staatsregierung allen auf die Förderung des Verkehrs und Hebung der wirthschaftlichen Wohlfahrt gerichteten Anträgen stets entgegenkommt, sowie nach Lage der Gesetzgebung es ermöglicht ist, rasch auftretenden Bedürfnissen und Anforderungen gerade für die älteren Stammlinien der Pfälzischen Bahnen, welche den dichtesten Verkehr und die entwickelungsfähigsten Verkehrsquellen zeigen, zu jeder Zeit ohne lange Verzögerung gerecht zu werden. Die abermalige Zunahme der Frequenz und der Beförderungsmengen, welche das Betriebsjahr 1896 in erhöhtem Maasse gebracht hat, gibt der Verwaltung Veranlassung, auch jetzt wieder von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen und der Staatsregierung wie der Generalversammlung Antrag auf Erhöhung des Baukapitals der älteren Linien der Ludwigs- und Maximiliansbahn zum Zweck solcher Anschaffungen und Erweiterungsbauten zu unterbreiten, deren rascheste Bethätigung sich aus finanziellwirthschaftlichen oder aus betriebstechnischen Gründen dringend empfiehlt. Der Gesammt-Geldbedarf für die Anschaffungen für Fahrmaterial nebst Zubehör und für elektrische Apparate und Anlagen beziffert sich auf 3 310 300 ℳ, für die Bauausführungen in den verschiedenen Bahnhöfen und Stationen auf 2 939 700 ℳ, zusammen auf 6 250 000 ℳ.

Aus Frankreich.

Der Frachtbriefstempel.

Der Finanzminister hat am 10. April d. J. einen Gesetzentwurf, betreffend Aenderung des auf die Frachtverträge anwendbaren Stempels, der Abgeordnetenkammer vorgelegt. Bereits im Jahre 1887 legte, wie das „Journal des transports“ mittheilt, der Abgeordnete Rondeleux der Kammer einen Gesetzentwurf, betreffend Aenderung des Stempels der Eisenbahn-Empfangsscheine (récépissés) vor; es handelte sich damals nur um die mit einem festen Stempel von 70 Cts. belasteten Frachtgutsendungen. Nach vielen Monaten wurde darüber verhandelt und der Vorschlag abgelehnt. Später im Jahre 1890 nahm Charles Prevet den Gegenstand in ähnlichem Gedankengang aber mit etwas geänderten Grundlagen auf; er vertheidigte übrigens seinen Vorschlag nur sehr schwach, der ebenfalls scheiterte.

Im Jahre 1895 befasste der damalige Finanzminister Ribot die Kammern mit einem vollständigeren Gesetzentwurf, an dessen Ausarbeitung der damalige Eisenbahndirektor Colson sowie der Stempeldirektor Vuarnier sich betheiligt hatten. Dieser Entwurf änderte den Stempel der Empfangsscheine nicht nur bezüglich der Frachtgut-, sondern auch der Eilgutsendungen; er betraf zugleich die Frachtbriefe und Konnossemente für die auf Strömen, Flüssen und Kanälen sowie auf dem Meere ausgeführten Sendungen. Die vorgeschlagenen, den Frachtbeträgen angepassten Stempelgebühren betrugen: 0,25 Frcs. bei weniger als 2 Frcs. Fracht, 0,50 Frcs. bei 2—5 Frcs. Fracht, 0,75 Frcs. bei 5—20 Frcs. Fracht, 1 Frcs. bei 20—50 Frcs. Fracht und 1,25 Frcs. bei 50 Frcs. oder mehr Fracht. Ausserdem war bei Sammelladungen der Stempel für jeden besonderen Empfangsschein einer solchen Ladung gleichmässig auf 0,50 Frcs. festgesetzt. Zahlreiche Einwände wurden erhoben, besonders von Verkehrsvermittlern, welche Ausnahmebestimmungen unterworfen waren, und das Ergebniss war, dass der Entwurf nicht zur Verhandlung in der Kammer kam.

Der jetzige Finanzminister Cochery war der Ansicht, dass die an sich gute Neuordnung nicht wegen einer Unvollkommenheit im einzelnen auf unbestimmte Zeit vertagt werden dürfe; er hat daher an Stelle der bisherigen festen Stempelsätze von 0,35 Frcs. für Eil- und 0,70 Frcs. für Frachtgut folgende, ebenfalls dem Frachtbetrage angepasste Gebühren festgesetzt: 0,10 Frcs. bei 1,25 Frcs. oder weniger Fracht, 0,30 Frcs. bei 1,26—2,50 Frcs. Fracht, 0,50 Frcs. bei 2,51—5 Frcs. Fracht, 0,75 Frcs. bei 5,01—10 Frcs. Fracht, 1 Frcs. bei 10,01—25 Frcs. Fracht, 1,30 Frcs. bei 25,01—50 Frcs. Fracht und 1,60 Frcs. bei mehr als 50 Frcs. Fracht. Der jetzige Entwurf sieht also 7 Abstufungen vor anstatt 5 nach dem früheren; der Mindestsatz für die geringen Frachtbeträge ist viel niedriger, während der Höchstsatz von 1,25 auf 1,60 Frcs. erhöht ist.

Die Vorschüsse der Südbahn.

Durch Gesetz vom 13. März d. J. ist der am 30. Mai 1896 zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Südbahngesellschaft geschlossene Vertrag genehmigt worden. Dieser Vertrag bestimmt folgendes:

Art. 1. Die Südbahngesellschaft verpflichtet sich, dem Staate für das Jahr 1897 die Summen zu den Ausgaben vorzustrecken, welche er gemäss Art. 11 des dem Gesetze vom 20. November 1883 angehängten Vertrages auszuführen übernommen hat.

Art. 2. Diese Vorschüsse dürfen 12 Millionen Francs nicht übersteigen.

Art. 3. Davon werden von der Gesellschaft eingezahlt: das erste Drittel am 1. Mai d. J. und die beiden anderen Drittel in 8 gleichen Fristen am letzten Tage jeden Monats vom 31. Mai d. J. ab. Diese gesammten Vorschüsse sind vom Staate in 60 Jahresbeträgen, von denen der erste am 31. Dezember 1898 und der letzte am 31. Dezember 1957 fällig wird, zurückzuzahlen.

Art. 4 betrifft die Verzinsung und Rückzahlung der Vorschüsse.

Verstaatlichung der Südkanäle.

Der Haushaltsausschuss der Kammer hat den Gesetzentwurf, betreffend Verstaatlichung der Südkanäle, angenommen und der Kammer seinen Bericht erstattet. (Vergl. Nr. 100 S. 914 Jahrg. 1896 d. Ztg.)

Zuschlagsgebühren für Errichtung von Stationen.

Am 16. März d. J. hat der Haushaltsausschuss der Kammer seinen Bericht über den Gesetzentwurf, betreffend Erhebung zeitweiliger örtlicher Zuschlagsgebühren für die von oder nach einem Bahnhof bestimmten Güter und Personen, erstattet. Dieser Gesetzentwurf soll einem Departement, einer Gemeinde oder einer Handelskammer gestatten, für die Anlage, Umwandlung oder Verbesserung eines Bahnhofs oder einer Haltestelle an einer Eisenbahn von allgemeinem Interesse auf Grund von Anleihen zu sorgen, deren Verzinsung und Tilgung durch zeitweilige örtliche Zuschlagsgebühren für die von oder nach dem fraglichen Bahnhof usw. gehenden Güter und Personen gesichert werden kann. Der Entwurf sieht die Aufsicht über die Einnahmen vor, damit sie nicht der Verzinsung und Tilgung der Anleihen, zu deren ausschliesslicher Verwendung sie bestimmt sind, entzogen werden; er bestimmt die Verwendung etwaiger Einnahmeüberschüsse und sichert die Bekanntmachung der eingeführten Zuschlagsgebühren. Im einzelnen schreibt der Regierungsentwurf folgende Maassnahmen vor:

1. Die Zuschlagsgebühren sind unter den gleichen Formen und Bedingungen wie die Eisenbahntarife bekannt zu machen und zu erheben.

2. Die Zuschlagsgebühren sind in eine von den Eisenbahnverwaltungen eröffnete besondere Rechnung einzutragen, die wie die übrige Rechnungsführung der Gesellschaften der Aufsicht der Finanzinspektion und des Rechnungsprüfungs-Ausschusses unterliegt.

3. Von den Eisenbahnverwaltungen ist in die Kasse des Departements, der Gemeinde oder Handelskammer der Betrag der Jahreszahlungen in den Fälligkeitsfristen der Anleihe einzuzahlen.

4. Am Schlusse des Jahres sind die Ueberschüsse auf die besondere Rechnung des folgenden Jahres zu übertragen und dienen bis zu einem durch die Genehmigungsurkunde festzusetzenden Höchstbetrage zur Ansammlung von Rücklagen, die zur Deckung etwaiger Fehlbeträge der Zuschlagsgebühren, also zur Sicherstellung der auf die folgenden Jahre entfallenden Zins- und Tilgungsbeträge bestimmt sind.

5. Die Betheiligten haben das Recht, die dann noch verbleibenden Ueberschüsse entweder zur vorzeitigen Rückzahlung der Anleihe oder zur Herabsetzung der Zuschlagsgebühren zu verwenden; doch ist dieses Recht von einer Genehmigung abhängig, die ohne Nachtheil von den örtlichen Verwaltungsbehörden ertheilt werden kann.

6. Die Handelskammern haben für den Dienst der Zuschlagsgebühren besondere Rechnungen und Haushalte anzulegen, welche nach Begutachtung durch den Minister der öffentlichen Arbeiten der Genehmigung des Handelsministers unterliegen.

Ausserdem hat nach dem Entwurf der Minister der öffentlichen Arbeiten alljährlich als Anhang zum Haushaltsentwurf eine Uebersicht der im Vorjahre ertheilten Ermächtigungen nebst den Bedingungen der Anleihe und dem Betrag der gestatteten Zuschlagsgebühren zu veröffentlichen.

Die Neubauten der Westbahn.

Nach dreitägiger heisser Redeschlacht am 17., 18. und 20. März d. J. hat die Kammer den vom Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Westbahn vereinbarten Vertrag über die Ausführung von Neubauten genehmigt (vergl. Nr. 29 S. 251 d. Ztg.). Inzwischen hat auch der Eisenbahnausschuss des Senats am 9. April d. J. den Vertrag genehmigt.

Eisenbahnverstaatlichung.

Die Abgeordneten Guillemet, Camille Pelletan, Montaut, Le Senne und Bazille haben einen Gesetzentwurf vorgelegt, welcher die Regierung zur Verstaatlichung der West- und Südbahn ermächtigen würde. Aus diesen beiden und der jetzigen Staatsbahn soll ein grosses einheitliches Staatsbahnnetz unter der Bezeichnung „West- und Süd-Staatsbahn“ gebildet werden, das einen ernstlichen Versuch mit einer Betriebsart gestatten soll, die in allen Punkten den Anforderungen unserer Zeit angepasst ist. Es ist allerdings mehr als fraglich, ob die Kammer

die Zeit zur Durchberathung dieses Entwurfs haben wird und so dürfte ihm das gleiche Schicksal wie mehreren ähnlichen beschieden sein. Bereits zur Zeit der vorigen Kammer hatte einer der jetzigen Antragsteller, der Abgeordnete Le Senne im Verein mit den Abgeordneten Laisant und Francis Laur am 27. April 1891 einen Gesetzentwurf, betreffend Verstaatlichung der Westbahn und Bildung eines grossen West-Staatsbahnnetzes, vorgelegt; dieser Vorschlag wurde auf Verlangen der Antragsteller dem Haushaltsausschuss überwiesen. Später am 4. Juli 1892 legten dieselben Abgeordneten unter der Form einer Aenderung zu dem Antrag Pelletan, betreffend Verstaatlichung der Südkanäle, einen Antrag auf Verstaatlichung der Südbahn vor. Dieser doppelte Entwurf wurde im November 1895 wieder aufgenommen und ist der Kammer gegenwärtig mit der Aenderung unterbreitet, dass die West- und Südbahn mit der Staatsbahn verschmolzen und aus diesen dreien ein einheitliches Staatsbahnnetz unter der Bezeichnung „West- und Süd-Staatsbahn" gebildet werden solle.

Aus Italien

Canaveser Sekundär- und Strassenbahnen.

Am 28. März d. J. wurde in Turin die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft für die Canaveser Sekundär- und Strassenbahnen zur Genehmigung der Bilanz über den Betrieb des Jahres 1896 abgehalten.

Der Gesellschaft gehören die Linien Turin-Settimo-Castellamonte, Turin-Leyni-Volpiano und Rivarolo-Cuorgnè. Im Betriebsjahre 1896 ergab sich ein Rückgang im Güterverkehr, welcher jedoch durch die Steigerung des Personenverkehrs und durch Verminderung der Betriebskosten ausgeglichen wurde. Es wurden 471 161 Personen und 56 463 t Güter befördert. Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 620 591,62 L. und die Betriebs- und Verwaltungsausgaben auf 374 128,34 L., mithin ergibt sich eine Reineinnahme von 206 950 L., so dass eine Dividende von 15,50 L. für jede Aktie gezahlt werden kann.

Bahn Novara-Seregno.

Auch die Aktionäre dieser Bahn hielten am 26. März d. J. ihre Generalversammlung zur Berathung und Beschlussfassung über den Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes für das Betriebsjahr 1896 ab. Es ergab sich ein Reingewinn von 106 341 L., welcher es erlaubte, den 20 900 Prioritätsaktien eine Dividende von 4,50 L. zuzuweisen.

Dieses finanzielle Ergebniss muss um so mehr mit Befriedigung begrüsst werden, wenn man bedenkt, dass diese Bahn vor 4 Jahren eine schwere Krisis durchzumachen hatte, welche beinahe ihre Existenz bedrohte; die Einnahmen haben sich in diesem Zeitraum mehr als verdoppelt, und es ist Aussicht vorhanden, dass der Verkehr an Intensität auch künftighin zunehmen werde, so dass in nicht allzu ferner Zeit an die so nothwendigen Erweiterungsbauten in der Anschlussstation an die Mittelmeerbahn Seregno und an den Bau einer Zweigbahn von der Station Castellanza nach Cairate, welche das viele bedeutende industrielle Etablissements enthaltende Thal der Olona mit den grösseren Handelscentren in Bahnverbindung bringen würde und welche bereits vom Ministerium genehmigt wurde, gedacht werden kann.

Neuer Eilzug Florenz-Venedig.

Um den Blitzzug 2 Florenz-Mailand, welcher auf der Strecke Florenz-Bologna besonders im Frühjahre von den Fremden, die in Süditalien überwinterten und über Florenz-Venedig nach Norden zurückreisen, sehr stark benutzt wird, zu entlasten, hat die Adriatische Bahn einen eignen Eilzug von Florenz nach Venedig versuchsweise auf die Dauer von 2 Monaten eingeführt; dieser Zug geht um 11.35 Uhr Vormittags von Florenz ab, um gegen 6 Uhr Abends in Venedig einzutreffen.

Lebensmittelverkehr aus Italien nach England.

Am 30. März d. J. wurde in London eine Spezialkonferenz für den Lebensmittelverkehr in ganzen Wagenladungen aus Italien nach England zur Berathung des Vertrages über eine zwischen den Wegen über den Gotthard und Brenner einerseits und über den Mont Cenis andererseits für den ausseritalienischen Durchlauf zu bildende Gemeinschaft, sowie zur Besprechung anderer diesen Verkehr berührenden Fragen abgehalten. An der Konferenz nahmen Vertreter der Italienischen, Deutschen, Oesterreichischen, Schweizerischen, Französischen, Englischen, Belgischen und Holländischen Bahnen theil.

Schmalspurbahn Luino-Ponte Tresa.

Der seit November 1896 wegen Hochwasserschaden unterbrochene Betrieb wurde wieder aufgenommen (s. Nr. 94 Jahrg. 1896 d. Ztg.).

Neues Modell für Rundreisebillets. Zusammenstellbare Fahrscheinhefte.

Um die Auflage von besonderen Fahrscheinheften für die 3 Wagenklassen und für die verschiedenen Serien und Nummern der Rundreisen zu vermeiden, wird in nächster Zeit auf den Linien der Mittelmeerbahn ein neues Modell von Rundreisebillets eingeführt werden. Dasselbe besteht der Hauptsache nach aus einem breiten Papierstreifen, der am linken Ende 3 farbige Querstreifen (roth für die III. Klasse, weiss für die II. Klasse und grün für die I. Klasse) aufweist und rechts 15 verschiedene Rundtouren nach einander aufgezeichnet trägt; der Schalterbeamte schneidet den Streifen nach der gewünschten Rundtour rechts und vor der gewünschten Wagenklasse links durch, so dass der äusserste farbige Streifen links die Wagenklasse, für die das Billet gilt, und die letzte Tour rechts die Rundreise, für welche die Fahrkarte gültig ist, angibt; auf diese Weise wird mit einem so gestalteten Billet die Auflage von 45 besonderen Fahrkarten erspart. Die Preise, Transportbedingungen, Vorschriften und Modalitäten für Fahrtunterbrechungen bleiben unverändert.

Auch die Angelegenheit der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte, deren Einführung vom reisenden Publikum auf das Dringendste gewünscht wird, hat in der Zwischenzeit einen grossen Schritt vorwärts gemacht. Die Adriatischen Bahnen haben auf einige Bedingungen, von welchen sie die Einführung der kombinirbaren Rundreise-Fahrkarten abhängig machen wollten, verzichtet, und es sind nun die grossen Gesellschaften in der Hauptsache einig; zur definitiven Regelung der Angelegenheit wird in Bologna am 21. d. Mts. eine Konferenz abgehalten werden, an der ausser den Vertretern der 3 Hauptnetze auch noch Delegirte der Regierung theilnehmen werden, und ist alle Aussicht vorhanden, dass diese so ersehnte Maassnahme bereits mit August d. J. zur Einführung kommen kann.

Der internationale Handel Italiens im Jahre 1896.

Nach der Statistik der Waarenbewegung nach und von dem Auslande für das Jahr 1896 bezifferte sich der Gesammtwerth der ein- und ausgeführten Waaren auf 2 314 354 891 L. (gegen 2 253 722 180 L. im Jahre 1895); davon wurden für 1 184 548 193 (1 194 669 091) L. importirt und für 1 129 806 698 (1 059 053 089) L. exportirt; die Einfuhr hat also um 10 120 898 L. abgenommen, während die Ausfuhr um 70 753 609 L. gestiegen ist; diese günstige Tendenz scheint anzuhalten, da der internationale Handel Italiens auch in den ersten 2 Monaten 1897 in der Einfuhr einen Rückgang von 7 852 312 L. und in der Ausfuhr eine Zunahme von 15 422 947 L. aufzuweisen hat.

Als hauptsächliche Handelsartikel sind zu erwähnen:

	Einfuhr L.	Ausfuhr L.
Sprit, Getränke und Oele	29 064 117	120 842 720
Kolonialwaaren, Droguen und Tabak	78 392 044	7 723 924
Chemikalien, Medizinalwaaren, Harze und Parfümerien	42 494 987	38 488 393
Hanf, Flachs, Jute usw.	27 919 116	62 412 669
Baumwolle, roh und verarbeitet	120 616 191	29 943 576
Wolle und Haare, roh und verarbeitet	70 312 506	13 302 745
Seide, roh und verarbeitet	128 093 314	358 951 014
Häute	52 995 725	26 862 540
Erze, Metalle u. metallurgische Produkte	144 160 462	28 950 096
Steine, Erden, Thon-, Glas- und Krystallwaaren	103 814 846	52 344 766
Getreide, Mehl, Teigwaaren und ähnl.	160 753 850	122 665 394
Vieh und animalische Produkte	113 911 292	142 825 596
Edelmetalle	10 280 200	19 916 900
Hölzer, Holz- und Strohwaaren	42 196 962	60 313 955

Die vom Staate vereinnahmten Zölle betrugen 250 999 765 (247 651 367) L.

Die Versorgungskassen für das Personal der Italienischen Eisenbahnen.

Nachdem in der verflossenen Parlamentssession der Gesetzentwurf zur Beordnung der Pensions- und Krankenkassen der drei grossen Italienischen Eisenbahnnetze wegen Schluss der Session und Auflösung des Abgeordnetenhauses vom Senate nicht mehr angenommen werden konnte, wird derselbe in etwas veränderter Form satzungsgemäss wieder der neugewählten, eben zusammengetretenen Deputirtenkammer unterbreitet, um nach Annahme seitens der Kammer dem Senate zur Beschlussfassung vorgelegt zu werden. Da ausser den Vorkehrungen, welche zur Hintanhaltung des Anwachsens des bereits bestehenden Defizits geplant sind, auch noch andere Maassnahmen beabsichtigt werden, welche einschneidende, fundamentale Aenderungen mit sich bringen, sei es gestattet, in kurzen Zügen über die Gebahrung der Kassen seit ihrer Gründung, über das Entstehen des kolossalen Defizits und über die geplanten Vorkehrungen zu berichten.

Die Betriebsgesellschaften der alten Italienischen Bahnnetze dachten gleich nach ihrer Konstituirung an die Bildung von Pensions- und Krankenkassen zu Gunsten ihres Personals, und so entstanden im Jahre 1862 die Pensions- und Krankenkassen der Oberitalienischen Bahnen (Alta Italia), 1869 diejenigen der Italienischen Südbahnen, 1871 diejenigen der Römischen Bahnen und endlich im Jahre 1880 die Kassen des Calabrisch-Sizilianischen Eisenbahnnetzes.

Diese Kassen empfingen die Beiträge der Angestellten und der Gesellschaften in beinahe gleicher Höhe, und mussten für die Bezahlung der Ruhegehalte und Invaliditätspensionen, sowie für Versorgung der Wittwen und Waisen der Angestellten aufkommen; den Krankenkassen oblag überdies noch die Zahlung der Taglöhne an ihre erkrankten Mitglieder.

Die Einkünfte der Kassen beliefen sich auf etwas über 6 % der Gehaltsbeträge der Angestellten, und die Verpflichtungen waren für die einzelnen Kassen etwas verschiedene, je nach den bestehenden Statuten.

Durch mehrere Jahre gab man sich dem Vertrauen hin, dass die finanziellen Grundlagen, die den Kassen ihre Lebensfähigkeit sichern sollten, nichts zu wünschen übrig liessen; aber bereits im Jahre 1874 gaben mehrere Fachmänner, welche die bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen einem eingehenden Studium unterzogen hatten, ihren Zweifeln in dieser Hinsicht Ausdruck, und es erschien in der Folge eine Reihe von Berichten, hauptsächlich über die Pensionskasse der Alta Italia, als dem weitaus bedeutendsten Institute, welche alle in ihren Schlussfolgerungen das Schreckbild der Defizite voraussagten.

Als im Jahre 1885 das Gesammtnetz der Italienischen Bahnen, welche zum grössten Theile bereits in das Staatseigenthum übergegangen waren, in die drei neuen Netze Mediterranea, Adriatica und Sicula getheilt wurde, legten die zwischen Staat und Betriebsgesellschaften abgeschlossenen Konventionen diesen die Verpflichtung auf, die Beiträge zu erhöhen und Studien zum Zwecke der Bezifferung der Fehlbeträge der einzelnen Kassen sowie der Neubeordnung der Wohlfahrtseinrichtungen auf Grund von neu geschaffenen Statuten zu machen.

Eigene, vom Staate und den Gesellschaften eingesetzte Kommissionen beschäftigten sich mit der wichtigen Angelegenheit; man schätzte, dass die Verbindlichkeiten der Kassen den Pensionirten und den Mitgliedern gegenüber, am 31. Dezember 1884 mit beiläufig 116 Millionen Lire angenommen werden mussten, während andererseits das Vermögen der Institute nur 55 Millionen betrug. Man hatte also dazumal schon in den Previsionsausweisen ein sicheres Defizit von über 60 Millionen Lire; und nachdem die Vorkehrungen, welche zur Ausgleichung der Fehlbeträge durch die auf Grund der Konventionen im Jahre 1885 erlassenen Gesetze getroffen wurden, absolut nicht ausreichten, ihren Zweck auch nur annähernd zu erfüllen, und da ferner das Missverhältniss zwischen den in den Statuten vorgesehenen Einkünften und den wirklich vereinnahmten Beiträgen fortdauerte, so wuchs das Defizit fortwährend, und man kann gegenwärtig annehmen, dass das jetzige Vermögen der Kassen, beiläufig 120 Millionen Lire, nicht die Hälfte der zu ihrer sicheren Funktionirung absolut nöthigen Reserve ausmache.

Angesichts einer solchen schwierigen Sachlage, welche die Zukunft von beiläufig 90 000 Bahnbediensteten gefährdet, konnte die Regierung nicht unthätig bleiben, um so mehr, als der Staat als Eigenthümer und zum Theil als gewesener Betriebsinhaber der Linien für das in den Wohlfahrtsinstituten der alten Bahnnetze erwiesene Defizit direkt zur Verantwortung gezogen werden kann. Da wegen der prekären Lage der öffentlichen Finanzen an einen Ausgleich der erwachsenen Passivitäten durch eine effektive Einzahlung des entsprechenden Kapitals in die Kassen vorläufig nicht gedacht werden kann, sucht man der Vermehrung des Defizits durch geeignete Vorkehrungen, über die sich das Parlament aussprechen wird, einen Damm entgegenzustellen.

Für die bestehenden Institute, welche keine neuen Mitglieder mehr aufnehmen sollen, wird eine neue ausserordentliche Einnahmequelle geschaffen, die einen den Interessen des fehlenden Kapitals gleichkommenden Betrag (cirka 4,5 Millionen) abwerfen soll, indem auf alle durch die Bahnen ausgeführten Transporte von Personen und Gütern eine proportionale Steuer zu Gunsten der Kassen eingehoben werden soll.

Für das in Zukunft in den Bahndienst tretende Personal sollen neue, auf rationellen Finanzgrundlagen fussende Wohlfahrtsinstitute errichtet werden, und es ist vorauszusehen, dass man das besonders in Frankreich angenommene System befolgen, für jedes Mitglied eine getrennte individuelle Rechnung der eingezahlten Beiträge führen und ihm nach seinem Uebertritt in den Ruhestand das beigesteuerte Kapital sammt Zinsen zurückzahlen werde, unter Aufgebung der Grundidee der gegenseitigen Begünstigung. Mit Rücksicht auf die finanzielle Lage der Pensionirten wäre wohl zu wünschen, wenn dieses System aufgegeben und zu einem anderen gegriffen würde.

Wie gesagt, wird die neugewählte Kammer und der Senat über die obenerwähnten Vorkehrungen zu beschliessen haben, worauf gleich das Nöthige zur Beordnung der neuen Kassen und zur Feststellung des bestehenden Defizits, das, wie man hofft, infolge der ergriffenen Maassregeln zu einem stationären gemacht wird, in Angriff genommen werden kann, und es werden auch Studien über geeignete Mittel und Wege folgen, um das Defizit endgültig aus dem Wege zu räumen.

Die Türkischen Eisenbahnen im Jahre 1895/96.

Die Verwaltung der Türkischen Staatsschuld hat in ihrem Jahresbericht der Entwickelung des Eisenbahnwesens einen besonderen Abschnitt gewidmet, dem wir folgendes entnehmen, indem wir zunächst die seit 1888 ertheilten Konzessionen in einer auf der folgenden Seite befindlichen Uebersicht zusammenstellen.

Seit Oktober 1895 hat sich das Eisenbahnnetz des Türkischen Reiches um 276 (Englische) Meilen ausgedehnt. Die Linie Salonik-Dedeagatsch, deren amtliche Bezeichnung „Verbindungsbahn Salonik-Konstantinopel" lautet, ist vollendet worden und wird jetzt auf ihrer ganzen Länge (316 Meilen) betrieben. Die Linie Eskischehr-Konia (276 Meilen) ist auch vollendet und dem Verkehr übergeben worden; ein Jahr früher waren davon nur 108 Meilen im Betriebe. Es bleibt also nur eine Linie im Bau, die Verlängerung der Cassaba-Eisenbahn; der endgültige Bauplan ist von der Regierung am 8. August 1895 genehmigt worden und am 18. Oktober 1895 wurde mit den Bauarbeiten begonnen, die mit grosser Thatkraft gefördert werden. Die Gesellschaft hofft, den Bau im Jahre 1898 vollenden zu können; jede Strecke wird alsbald nach Fertigstellung dem Betriebe übergeben.

Im Betriebe waren am 1./13. August 1896 2 422,90 Meilen, und zwar die Orientalischen Eisenbahnen: Konstantinopel-Adrianopel-Mustapha Pascha (222 Meilen), Salonik-Ueskub-Mitrowitza (227 Meilen), Dedeagatsch-Adrianopel (92,5 Meilen) und Ueskub-Zibeftche (52,8 Meilen), die Eisenbahn Smyrna-Diner nebst Zweigbahnen (Smyrna-Aïdin) (324 Meilen), Smyrna-Allaschehr nebst Zweigbahnen (Smyrna-Cassaba) (165 Meilen), Mudania-Brussa (26 Meilen), Mersina-Adana (40 Meilen), Jaffa-Jerusalem (53,6 Meilen), Salonik-Monastir (136 Meilen), Haïdar Pascha-Angora (Anatolische Eisenbahn) (360 Meilen), Beirut-Damaskus-Hauran (Syrische Eisenbahn) (132 Meilen), Eskischehr-Konia (Anatolische Eisenbahn) (276 Meilen) und Salonik-Dedeagatsch nebst Zweigbahnen (Salonik-Konstantinopel) (316 Meilen).

Es ist sehr wahrscheinlich, dass man den Bau der Linien Angora-Kaisarieh, Samsun-Siwas-Diarbekr und Damaskus-Biredschik auf unbestimmte Zeit vertagen wird. Das ist lebhaft zu wünschen; denn die den bestehenden Eisenbahnen bewilligten Bürgschaften bilden bereits unter den gegenwärtigen Verhältnissen eine schwerere Last, als es die Hilfsquellen des Staatsschatzes gestatten. Es ist zu bemerken, dass sich der Betrag der zu zahlenden Einnahmegewähr von 297 870 Türkische Pfund im Jahre 1894/95 auf 487 993 Türkische Pfund im Jahre 1895/96 gesteigert hat. Der vollständige Betrieb der Linien Dedeagatsch-Salonik und Eskischehr-Konia wird diese Last noch erhöhen und sie voraussichtlich auf etwa 750 000 Türkische Pfund bringen; wenn dann die Verlängerung der Cassabalinie vollendet ist, so wird die Last kaum weniger als 850 000 Türkische Pfund betragen. Zweifellos wird sich diese Last, wenn die Sicherheit im Türkischen Reiche wiederhergestellt sein wird und sich die wohlthätigen Wirkungen der Eisenbahnverbindungen fühlbar machen können, nach und nach vermindern und in den meisten Fällen sogar vollständig verschwinden. Aber diese Zeiten sind noch fern und man kann die Vorsicht der Türkischen Regierung nur billigen, die ganz darauf verzichtet, irgendwelche neuen Konzessionen zu bewilligen, so lange nicht die bestehenden Bahnen wenigstens nahezu auf ihre Kosten kommen. Daran fehlt nun allerdings noch viel; das zeigt selbst die Anatolische Eisenbahn, die gleichwohl mit grosser Einsicht verwaltet wird. Die sie betreibende Gesellschaft hat unentgeltlich Saatkorn vertheilt; sie hat den Landleuten Verständniss dafür beigebracht, dass sie sich nicht nur mit dem Getreidebau begnügen dürften, sie hat ihnen auch die Vortheile gezeigt, die sie aus dem Gemüsebau, aus der Viehzucht usw. ziehen könnten. Sie hat ihre Personen- und Gütertarife ermässigt, kurz alles gethan, was zur Entwickelung ihres Verkehrs und ihrer Einnahmen möglich war. Ihre kilometrische Einnahme hat sich von 5 616 Frcs. im Jahre 1894 auf 6 170 Frcs. im Jahre 1895 gehoben; die an die Küste zur Ausfuhr gebrachte Getreidemenge ist von 23 384 auf 27 534 t gestiegen. Es ist zu hoffen, dass die gute Ernte dieses Jahres und die Höhe der Getreidepreise einen günstigen Einfluss auf die Ergebnisse des laufenden Jahres ausüben werden. Gleichwohl fürchtet man sehr, dass die Ausdehnung nach Konia, die bei weitem nicht den ursprünglichen Erwartungen entspricht, die Zeit, während der man die Einnahmegewähr des Staates in Anspruch zu nehmen hat bedeutend verlängert;

Eisenbahn	Tag des Firmans	Länge in Englischen Meilen	Vollendet Englische Meilen	Kilometrische Gewähr £	Auf Grund der Einnahmegewähr sind im letzten Geschäftsjahr gezahlt £	Bemerkungen.
Ismid-Angora (Anatolische E.)	6. Oktober 1888	312	312	600	185—096	die Gesammtlänge Haïdar Pascha-Angora beträgt 360 Meilen im Betriebe.
Jaffa-Jerusalem	6. „ 1888	50	50	—	—	im Betriebe.
Salonik-Monastir	27. „ 1890	136	136	572	692—15	„ „
Mudania-Brussa	22. Februar 1891	26	26	—	—	„ „
Panderma-Konia nebst Zweigbahn	23. „ 1891	500	—	—	—	Konzession verfallen und durch Alaschehr-Karahissar ersetzt.
Beirut-Damaskus-Hauran	13. Juni 1891	132	132	—	—	nachdem Beirut-Damaskus (67 Meilen) am 22. Juli 1895 eröffnet ist, ist die ganze Bahn im Betriebe.
Samsun-Siwas-Diarbekr	2. Juli 1891	750	—	?	—	noch nicht begonnen.
Akka-Damaskus	8. Oktober 1891	219	—	—	—	noch nicht begonnen. Der Unternehmer verlangt Konzessionsänderungen.
Salonik-Dedeagatsch nebst Zweigbahn	30. Mai 1892	316	316	620	134—889	im Betriebe.
Eskischehr-Konia (Anatol. E.)	13. Februar 1893	276	276	554	257—55	„ „
Angora-Kaisarieh (Anatol. E.)	13. „ 1893	256	—	704—5	—	Bau noch nicht beschlossen.
Alaschehr-Karahissar	4. Februar 1893	155	—	754-6	28—675	Bau im Oktober 1895 begonnen. Die Gewähr ist der Gesellschaft Smyrna-Cassaba gezahlt.
Damaskus-Biredschik	22. Mai 1893	380	—	500	—	die endgültigen Pläne sind am 2. August 1895 zur Genehmigung vorgelegt.

man sieht also noch nicht den Zeitpunkt voraus, wo die Gesellschaft ihre kilometrische Einnahme von 6 170 auf 15 000 Frcs. gebracht haben wird.

Der Bericht bemängelt auch die Grundlagen, auf denen die Berechnung der Eisenbahngewähr beruht; diese Grundlagen sind derart, dass diejenige Gesellschaft, welche keinen Zug in Verkehr setzen würde, den grössten Gewinn an ihre Antheilhaber vertheilen könnte. Es würde also zweckmässig sein, die zwischen der Regierung und den Gesellschaften bestehenden Verträge zu ändern. Auch spricht der Verwaltungsrath der Staatsschuld den Wunsch aus, dass sich die Türkische Regierung nicht mehr dem Bau von Schmalspurbahnen widersetzen möge. Derartige Bahnen, die von der Küste ins Innere eindringen, würden von grosser Bedeutung für die wirthschaftliche Entwickelung des Landes sein und es gibt mehr als eine Gegend, wo man sie ohne jedwede Zinsengewähr herstellen könnte. Diese Erwägungen sind der Regierung oft vorgetragen worden, doch hat diese sie stets zurückgewiesen, weil sich nach ihrer Ansicht strategische Gründe der Annahme von 2 Arten von Spurweiten entgegenstellen. Der Verwaltungsrath der Staatsschuld verzweifelt noch nicht daran, dass man schliesslich diese Ansicht aufgeben werde; denn es ist mindestens ebenso unvortheilhaft, von der Eisenbahn auf Saumthiere überzugehen oder zu Fuss die Reise fortzusetzen. Endlich wird man doch die schmalspurige Eisenbahn annehmen, die bereits einen riesigen Fortschritt in den Verkehrsmitteln darbieten würde.

Es ist zu bemerken, dass die als Gewähr für eine Bahn bestimmten besonderen Erträge manchmal für den Dienst dieser Gewähr nicht genügend sein können. In solchem Falle füllt man den Fehlbetrag auf, indem man die erforderliche Summe von den für andere Anleihen oder Bürgschaften bestimmten Erträgen, nachdem erstere befriedigt sind, entnimmt. Die Bürgschaften, sowohl der Eisenbahnen als auch der Anleihen bilden also eine gemeinsame Summe, die eine Art gegenseitiger Versicherung darstellt. Die Regierung ist angegangen worden, dieser Einrichtung durch ein Kaiserliches Irade Gesetzeskraft zu geben. Ohne diesem Gesuche zu entsprechen, hat sie gleichwohl erklärt, dass man die Einrichtung der gemeinsamen Summe als eine feststehende Thatsache betrachten könne.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung am 13. April d. J., welche unter dem Vorsitz des Herrn Wirklichen Geheimen Ober-Baurath Streckert stattfand, sprach Herr Geheimer Ober-Baurath Dr. Zimmermann über den Einfluss, den die Geschwindigkeit einer über eine Brücke rollenden Last auf die Biegung und die Spannungen in dem Brückenträger ausübt. Um welche Fragen es sich hierbei handelt, das lässt sich am leichtesten allgemein verständlich machen durch Bezugnahme auf eine verwandte, wohl schon manchem Schlittschuhläufer begegnete Frage: Empfiehlt es sich, über eine nur dünn zugefrorene Oeffnung der Eisdecke möglichst langsam, oder möglichst schnell hinwegzugleiten? Für beide Maassregeln lassen sich ganz vernünftig erscheinende Gründe anführen. Der mit dem schnellen Gleiten verbundene Schwung greift die Eisdecke stärker an, als langsames und ruhiges Gleiten; andererseits wird bei schnellem Lauf der gegenüberliegende feste Rand des Eises scheller erreicht, möglicherweise so schnell, dass zum Einbrechen gar keine Zeit mehr bleibt. Der Vortragende hat diese verwickelte Aufgabe (in ihrer Anwendung auf Brücken) in eine streng mathematische Form gebracht. Es ist ihm unter gewissen einfachen Voraussetzungen gelungen, eine strenge Lösung zu finden, die in einer besonderen, unter dem Titel: „Die Schwingungen eines Trägers mit bewegter Last" bei Wilh. Ernst & Sohn in Berlin erschienenen Abhandlung ausführlich dargelegt ist und vom Vortragenden näher erläutert wurde. Mit Hilfe von Bildern der bei verschiedenen Geschwindigkeiten von dem bewegten Körper durchlaufenen Bahnen, von denen der Vortragende einige Proben ausgestellt hatte, können die an sich nicht einfachen Ergebnisse selbst dem Laien verständlich gemacht werden. Um nun wenigstens einen ungefähren Begriff davon zu geben, kehren wir zu dem Eislauf zurück. Die Antwort auf die obige Frage lautet dann dahin, dass die Biegung der Eisdecke mit zunehmender Geschwindigkeit des Darübergleitens im Anfange der Bahn vermindert, gegen das Ende hin aber vermehrt wird. Bei Eisenbahnbrücken und den jetzt üblichen Fahrgeschwindigkeiten beträgt übrigens die grösste, aus diesem Umstande entspringende Spannungszunahme nur etwa 15 %.

Herr Regierungs- und Baurath Bathmann machte sodann Mittheilungen über neuere Eisenbahnanlagen im Norden Berlins. Es wurde die Entwickelung dieser Anlagen in den letzten Jahren, insbesondere die allmähliche Entstehung und Erweiterung der Entwürfe für die Umgestaltung des Stettiner Bahnhofs, den Ausbau des Bahnhofs Gesundbrunnen und der anschliessenden Ringbahnstrecken, für die Herstellung des Rangirbahnhofs bei Pankow sowie der zwischen der Stettiner, Nord- und Ringbahn herzustellenden Geleisanlagen für den Personen- und Güterverkehr an der Hand zahlreicher Lagepläne erläutert. Die wichtigeren Bauwerke wurden in Bauzeichnungen und Photographien vorgeführt. Bezüglich der die Oeffentlichkeit interessirenden Punkte sei erwähnt, dass die Ueberführung der Stettiner Züge über den Bahnhof Gesundbrunnen und der Wegfall der Stettiner Bahn aus den Strassenanlagen im Stadttheil Gesundbrunnen am 1. d. Mts. erfolgen soll; der Aushilfsbahnhof für den Fernverkehr auf dem Stettiner Bahnhofe bezw. die Enlastung der jetzigen Fernbahnhofshalle vom Fernverkehr soll im Hochsommer d. J. stattfinden; die Rückverlegung des gesammten Nordbahn-Vorortverkehrs vom Nordbahnhofe nach dem Stettiner Bahnhofe geschieht im Frühjahre 1898. Bezüglich der Kosten wurde mitgetheilt, dass die Anschläge der Bewilligungen für die behandelten grossartigen und umfangreichen Ergänzungen der Eisenbahnanlagen im Norden Berlins die Summe von über 24 000 000 ℳ erreicht haben. Die Ausführungen sind seit dem Jahre 1890 im Gange und werden voraussichtlich im Jahre 1898 in der Hauptsache abgeschlossen sein.

Herr Geheimer Baurath Housselle führte ein Modell

einer Weichenstell-Vorrichtung nach dem System Vanneste vor, welches ihm von der Société Anonyme pour l'Exploitation des Brevets Vanneste in Brüssel mit der Bitte um Mittheilung an den Verein zugegangen war. Der Hebel ist ein solcher mit einfacher Wirkung, d. h. sich selbst überlassen, bringt er die Weiche selbstthätig in ihre normale Stellung und hält sie darin fest.

Aufgenommen wurden in üblicher Abstimmung als einheimische Mitglieder: die Herren Regierungsbaumeister Berndt, Regierungsbaumeister Hoogen, Oberingenieur Gerdes.

Bücherschau.

Eisenbahnhygiene, bearbeitet von **Dr. Otto Braehmer**, Sanitätsrath in Berlin. Das von Dr. Th. Weyl in Berlin herausgegebene „Handbuch der Hygiene" (Jena, Verlag von Gustav Fischer 1896) behandelt in voraussichtlich 10 Bänden folgende Materien: Band 1. Die öffentliche Gesundheitspflege, sowie das Trinkwasser; Band 2. Die Städtereinigung; Band 3. Die Ernährung; Band 4. Die Bau- und Wohnungshygiene; Band 5. Bau und Verwaltung der Krankenhäuser, sowie Gefängnisshygiene; Band 6. Spezielle Bauhygiene (Markthallen, Viehhöfe, Volksbäder, Theater, Asyle, Schiffe, Eisenbahnen, Militärlazarethe); Band 7. Die Schulhygiene; Band 8. Die Gewerbehygiene; Band 9. Die Infektionskrankheiten; Band 10. Alkoholismus und Prostitution.

Die 4. Lieferung des 6. Bandes, welche auf 76 Seiten die Eisenbahnhygiene enthält, ist für diese Zeitschrift von besonderem Interesse.

Der mitten in der Praxis stehende, als Schriftsteller und Organisator des bahnärztlichen Berufes wohlbekannte Herr Verfasser äussert sich zunächst einleitend über die Entwickelung und die Bedeutung der Eisenbahnen, erörtert ferner die durch den Eisenbahnbetrieb entstehenden Gefahren (Unfälle und Krankheiten) und geht dann im einzelnen auf deren Abwehr ein, indem er sanitäre Bedingungen des Betriebes und der Betriebsmittel, sowie für die Anstellung und die Pflege des Personals aufstellt und schliesslich die Organisation des ärztlichen Bahndienstes beleuchtet. Der Text ist mit 13 Abbildungen erläutert und der einschlägigen Litteratur überall Erwähnung gethan. Dass fachmännischer Rath auf den weitaus meisten Gebieten in Anspruch genommen worden, gewahrt der aufmerksame Leser namentlich in der ersten Hälfte des flott geschriebenen und leicht zu verstehenden Buches, welches zwar die neuesten Verhältnisse schildert, immerhin aber, um nicht bald zu veralten, fortgesetzt einer detaillirten Bearbeitung und, soweit es sich um die Schilderung der Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter handelt, auch mancher Berichtigung bedürfen wird. Dass der Verfasser sich dessen selbst bewusst ist, darf man aus einer gleich zu Anfang gemachten Bemerkung annehmen, nach welcher die Verwendung der Elektrizität auch im Eisenbahnwesen täglich grössere Fortschritte macht.

Auch auf dem Gebiete der Behandlung der im Eisenbahnbetriebe vorkommenden Unfälle und der sich aus diesen ergebenden Krankheiten sind, soviel auch in den letzten Jahren hierfür geschehen, noch erhebliche Besserungen zu erwarten. So bedarf die bereits 1879 von Riegler näher untersuchte, gewöhnlich „traumatische Neurose" genannte Krankheit noch weiterer Klärung, ferner wird die besonders von den Berufsgenossenschaften mit Recht unterstützte Art der Behandlung von Unfallverletzten in chirurgischen und mechanischen Heilanstalten, wie sie Dr. C. Thiem in seinen 1892 und 1894 erschienenen bezüglichen Schriften beschrieben hat, mit ihren Erfolgen sich auch stets weitergreifender Anerkennung und damit des vermehrten Zuspruches, also auch in der Verbesserung in den Einrichtungen und namentlich des Vertrauens der Verletzten, soweit sie verständig sind, erfreuen. Vergl. „Die Begutachtung von Unfallverletzungen" von Professor Dr. Partsch (Beiheft zum medizinischen Taschenkalender für das Jahr 1894. Breslau. Verlag von Preuss & Jünger), sowie „Wissenschaftliche Mittheilungen des Instituts zur Behandlung von Unfallverletzten in Breslau im Jahresbericht für das Jahr 1896", woselbst sich auch ein Aufsatz des Dr. Franz „über den Werth der Röntgen-Photographie bei der Stellung der Diagnose von Verletzungen" befindet, bekanntlich eine Erfindung, welche bei weiterer Vervollkommnung von unermesslicher Bedeutung für die Behandlung Verletzter werden wird.

Dass die besonders beim Maschinen- und Fahrpersonal beobachteten Krankheitserscheinungen eine auf Erfahrung gegründete Behandlung durch solche Aerzte erheischen, welche berufsmässig einen besonderen Einblick in die Lebensbedingungen dieser Beamtenkategorie geniessen, bedarf keiner Ausführung. Ueber die bei der Regelung des Bahnarztwesens auftauchende Frage (vergl. S. 295 und 307), ob den Bahnärzten die Stellung von Beamten der Eisenbahnverwaltung einzuräumen oder ob der ärztliche Dienst den Beamten- usw. Kassen zuzutheilen ist, soll, wie in Nr. 29 S. 250 d. Ztg. berichtet worden, in einer im September d. J. in Brüssel abzuhaltenden internationalen Aerztekonferenz, auf deren Tagesordnung die Eisenbahn- und Schifffahrtshygiene gesetzt ist, erörtert werden.

Die an die Einrichtung der Anlagen und der Betriebsmittel (Bahnhöfe, Oberbau, Signal- und Telegraphenwesen, Weichen, Lokomotiven, Wagen, Kuppelung und Bremsen) zu stellenden Anforderungen sind ziemlich knapp behandelt, doch ist der Konstruktion, der Lüftung, der Heizung und der Beleuchtung der Wagen ein der Bedeutung der Sache entsprechend breiter Raum gewährt. Von den gegen ansteckende Krankheiten eisenbahnseitig zu ergreifenden Maassnahmen sind als die wichtigsten und wegen der 1892 er Epidemie besonders interessirenden diejenigen gegen die Cholera insofern ausführlich behandelt, als die in Preussen von den Ministern des Innern, der öffentlichen Arbeiten, der Justiz und der Medizinalangelegenheiten erlassenen bezüglichen Anweisungen vom 8. August 1893 (Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten, nebst Anweisung über die Behandlung der Eisenbahn-Personen- und Schlafwagen bei Choleragefahr, Anweisung zur Ausführung der Desinfektion bei Cholera und Verhaltungsmaassregeln für das Eisenbahnpersonal bei choleraverdächtigen Erkrankungen auf der Eisenbahnfahrt) wörtlich in den Text übernommen sind.

Bei der Besprechung der Leichentransporte hätten an Stelle des obsoleten § 34 des Betriebsreglements vom 17. Dezember 1887 die §§ 42 und 43 der nunmehr gültigen Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Januar 1893 citirt werden sollen.

Ueber die Wohlfahrtseinrichtungen bei den Eisenbahnen könnte ein besonderes Buch geschrieben werden. Diejenigen der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung, welche in Nr. 18 S. 151 d. Ztg. kurz aufgeführt sind, bestehen hauptsächlich in der Beschaffung gesunder und preiswürdiger Wohnungen für Beamte und Arbeiter (vergl. Nr. 86—88 d. Ztg. Jahrgang 1893), in der Anlage von Badeanstalten, Kantinen, guten Uebernachtungs-, sowie freundlichen Aufenthaltslokalen für das Fahr- und Rangirpersonal mit Gelegenheit zur Erwärmung von Speisen und Getränken und geeigneter Lektüre, in der Einrichtung von Beamten- und Arbeiterpensions- sowie Arbeiterkrankenkassen usw. Im weiteren Sinne kann man hierzu auch die neuere sozialpolitische Reichsgesetzgebung rechnen, welche der Verfasser denn auch, mit dem Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 beginnend, insoweit schildert, als dies zur Vervollständigung der Materie erforderlich erscheint. Dagegen dürften neben anderen Personalsachen die Bemerkungen über das Pensionswesen der Beamten (S. 293 und 306 ff.) entbehrlich sein; die höchste Pension von $^3/_4$ des Diensteinkommens ist übrigens laut § 8 des revidirten Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 (G.-S. S. 268) bereits nach 40 und nicht erst, wie es auf S. 293 heisst, nach 45 Dienstjahren fällig.

Ein für die Annahme der Beamten für den Eisenbahndienst sehr wichtiges Moment ist die denselben vorangehende bahnärztliche Untersuchung. Das darüber auszustellende Zeugniss, für welches S. 297 ff. ein Muster abgedruckt ist, hat neuerdings diejenige Aenderung erfahren, welche S. 299 als in Aussicht stehend erwähnt ist und welche in einem zweiten, nur für Aerzte geschriebenen Buche eingehend behandelt werden soll. Durch den Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 7. Januar 1897 (E.-V.-Bl. 2 Nr. 6) sind über die Anforderungen, welche an das Sehvermögen (Sehschärfe und Farbenunterscheidungsvermögen) der Eisenbahnbediensteten zu stellen sind, neue Vorschriften erlassen worden, welche die bisher auf diesem Gebiete herrschenden Mängel und Ungleichheiten — vergl. die Aufsätze des Dr. P. Siler und Nr. 3/4 Jahrg. 1894 d. Ztg. — beseitigen sollen. Da diese Angelegenheit nach der Reichsverfassung zu regeln ist, so erstrecken sich diese Bestimmungen nicht bloss auf sämmtliche Bedienstete der Preussischen usw. Staatsbahnen, sondern auch auf diejenigen der Privateisenbahnen, auf welche die Bestimmungen des Bundesrathes über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten vom 5. Juli 1892 (R. G.-Bl. S. 723; E.-V.-Bl. S. 189) Anwendung finden (A. 2. „ausreichendes Hör- und Sehvermögen").

In der Eisenbahnhygiene werden zu Unrecht noch die im Jahre 1892 ausdrücklich aufgehobenen Bestimmungen vom 12. Juni 1878 (nicht wie S. 299 angeführt, 1876) als gültig angesehen; die im Anschluss daran besprochenen Einkommensverhältnisse sind gleichfalls nicht ganz zutreffend, indem z. B. die zum Theil recht erheblichen Funktions- und Stellenzulagen und die zahlreichen Dienstwohnungen (nicht bloss für das Fahrpersonal S. 301) ausser Acht gelassen sind. Dass nun auch die Gehälter der mittleren und höheren Eisenbahnbeamten, sowie event. die Pensionen ihrer Wittwen und Waisen vom 1. April d. J. ab erhöht werden sollen, ist beim Erscheinen des Werkes wohl noch nicht bekannt gewesen.

Einem sehr wichtigen Punkte, nämlich der Dauer der Dienstzeit der Eisenbahn-Betriebsbeamten, hätte eine eingehendere Behandlung zu theil werden können, als S. 302/303

geschehen ist. Die Beachtung der längst vom Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten darüber erlassenen sehr präzisen Bestimmungen, welche seit dem 1. April 1895 als „Vorschriften, betreffend die zulässigen Grenzen der täglichen Dauer des planmässigen Dienstes der im äusseren Betriebsdienste beschäftigten Eisenbahnbediensteten“ — Anlage 3 zu § 9 der „Anweisung zur Behandlung der Personalangelegenheiten der nachgeordneten Beamten und Arbeiter seitens der Inspektionsvorstände“ — eine neue Form erhalten haben, wird fortgesetzt ebenso genau kontrolirt, wie dies ausweislich der Nr. 1910 und 1911 der sogenannten Elberfelder Sammlung (III 1) aufgeführten Ministerialerlasse auch schon vorher geschehen war.

Die Vorschläge über die obligatorische Naturalverpflegung des Fahrpersonals und dessen Versorgung in angemessenen Uebernachtungs- und Unterkunftsräumen sind als begründet anzuerkennen; sie werden, soweit dies nach dem obigen nicht schon geschehen, allmählich immer mehr Eingang finden.

Das infolge der am 1. April 1895 ins Leben getretenen neuen Verwaltungsordnung gleichfalls neu organisirte Bahnarztwesen hat u. a. die längst erwünschte Vereinigung der Bahnarzt- und der Bahnkassenarztstellen gebracht; auch die Anstellung besonderer Augenärzte für jeden Eisenbahndirektionsbezirk wird allmählich durchgeführt sein.

Die weiteren Forderungen des Verfassers, betreffend Vorlesungen über Eisenbahnhygiene, damit jeder Bahnarzt von vornherein die nothwendigsten Fachkenntnisse besitzt, sowie die Abhaltung regelmässiger Konferenzen der Bahnärzte eines jeden Direktionsbezirkes, wie sie bereits in einzelnen Bezirken bestehen, und die Einholung von Obergutachten seitens einer aus 3 Bahnärzten bestehenden Kommission (wie solche z. B. in Elberfeld und Bromberg eingeführt gewesen sind) dürften Beachtung finden, sobald ihre Zeit gekommen sein wird. Einstweilen hat sich der ganze Verwaltungsapparat noch mehr zu festigen; dass er sich bewährt hat, wird von niemand bestritten, und so wird auch die dem Bahnarztwesen gewidmete Fürsorge alsbald nicht bloss als genügend erkannt, sondern sogar als mustergültig für diejenigen Eisenbahnverwaltungen bezeichnet werden, welche den berechtigten Forderungen der Hygiene gegenüber noch zurückgeblieben sein sollten.

Schmoeckel.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Auf der Strecke Versecz-Kubin wurde der Eisenbahn-Zugverkehr wegen Dammrutschungen zwischen den Stationen Temes-Kubin und Kubin-Dunapart am 12. April l. J. eingestellt und am 23. April l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 2. Mai 1897. (1033)
Die Direktion der Kgl. Ung. Staatsbahnen.

2. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 8. d. Mts. wird die Station **Call** des Direktionsbezirks Köln als **Versandstation** in den Ausnahmetarif für **Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen** des Gruppentarifs VIII, der Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe sowie der Gütertarife für den Rheinisch-Westfälisch-Oldenburgischen und Westdeutschen Privatbahnverkehr, Heft 1, aufgenommen.

Köln, den 8. Mai 1897. (1034)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 1. Juni l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält Ergänzung der Tarifbestimmungen, Einbeziehung von Stationen sowie Tarifänderungen und Berichtigungen. Abzüge des Nachtrages sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 30. April 1897. (1035)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. wird die Station Kohlmühle der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der bezüglichen Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 4. Mai 1897. (1036)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Getreideverkehr. Mit Gültigkeit vom 19. April alten/1. Mai neuen Stils 1897 wird zum Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7, für Getreide, Oelsamen usw. der VII. Nachtrag eingeführt. Er enthält neue Frachtsätze von verschiedenen neu eröffneten Russischen Stationen nach Königsberg, Pillau und Memel über Wirballen und Berichtigungen. Druckstücke des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen erhältlich.

Bromberg, den 1. Mai 1897. (1037)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-Hessischer und Ostdeutsch-Hessischer Güterverkehr. Infolge Ausdehnung der für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II über die Deutschen Nord- und Ostseehäfen nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmesätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern erhält das Waarenverzeichniss des in den vorbezeichneten Verkehren bestehenden Seehafen-Ausnahmetarifs E ab 1. Mai d. J. im Abschnitt II eine veränderte Fassung.

Gleichzeitig kommen im Ostdeutsch-Hessischen Gütertarif für die Klasse II b des genannten Seehafen-Ausnahmetarifs neue Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen. (1038)

Frankfurt a/M., den 30. April 1897.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-Mitteldeutscher und Oldenburg-Mitteldeutscher und Altonaer Güterverkehr. Zu den vom 1. April 1895 und 1. Januar 1896 an gültigen Tarifen treten am 1. Mai 1897 die Nachträge 10 und 5 in Kraft, welche u. a. eine anderweite Waarenbezeichnung des Seehafen-Ausnahmetarifs E für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II enthalten.

Die Nachträge sind durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 29. April 1897. (1039)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutscher Seehafenverkehr. (Ausnahmetarif vom 1. Januar 1892.) Die bisher nur für Sendungen zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern gültigen Frachtsätze der Klasse 6 b (für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Klasse 6 a) finden vom 1. d. Mts. ab auch im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern Anwendung.

Näheres bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Essen, den 3. Mai 1897. (1040)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird für folgende Amerikanische Holzarten in vollen Wagenladungen: „Pitsch-Pine- (Pechkiefer) und Yellow-Pine- (gelbe Kiefer) Holz, Eichen-, Pappel- und Nussbaumholz (mit Ausnahme von — sogenanntem schwarzen — Wallnussholz)“, sämmtliches roh oder in der Bearbeitung, welche in der allgemeinen Güterklassifikation bei Holz unter Spezialtarif II aufgeführt ist, zur Ausfuhr ein Ausnahmesatz von 0,54 ℳ für 100 kg für die Beförderung von Strassburg nach Basel eingeführt. Der Ausnahmesatz findet nur auf Rheinumschlags-Sendungen Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 29. April 1897. (1041)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Kohlenverkehr. Ausnahmetarif Heft I und II vom 1. April 1892 für den Verkehr nach Belgien. Am 10. Mai d. J. werden die Stationen Jemeppe sur Meuse der Belgischen Nordbahn und Micheroux (Charbonnage de Herve-Wergifosse) der Belgischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif B (für Sendungen von 45 t) und die letztgenannte Station auch in den Ausnahmetarif A (für Sendungen von 10 t) aufgenommen. Näheres über die Frachtsätze bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 4. Mai 1897. (1042)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Heft 1 und 2. Vom 3. Mai d. J. gelten die für die Station Rottenmann der Oesterreichischen Staatsbahnen bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b unter Zuschlag von 4 ₰ für 100 kg für die Beförderung von Holz auch von der Station Trieben der Oesterreichischen Staatsbahnen nach den in den genannten Tarifheften enthaltenen Sächsischen und Preussischen Stationen, soweit nicht bereits direkte Tarifsätze bestehen.

Dresden, den 1. Mai 1897. (1043)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 7. Mai d. J. treten ermässigte Frachtsätze für Dachschiefer in Ladungen von mindestens 10 000 kg von den Rheinisch-Westfälischen Schiefer-Versandstationen nach den im Tarifhefte 3 enthaltenen Oesterreichischen Verbrauchsstationen in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Wien, am 2. Mai 1897. (1044)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Russischer Güterverkehr. Für die Station Drensteinfurt des Eisenbahn - Direktionsbezirks Münster werden im Theil III A des Deutsch-Russischen Gütertarifs mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. Frachtsätze für den Ausnahmetarif I, 1. bis 3. Kategorie, eingeführt, über deren Höhe die Verbandstationen auf Befragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 30. April 1897. (1045)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Station Gensungen des Direktionsbezirks Cassel wird vom 15. Mai d. J. ab als Versandstation in den Ausnahmetarif für Kohlen (Nr. 6a bezw. 6) des Staatsbahn - Gruppentarifs VI und der Wechseltarife dieser Gruppe mit den Gruppen I/II, III, IV, V, VII, und VIII aufgenommen.

Cassel, den 3. Mai 1897. (1046)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch - Rechtsrheinischer Güterverkehr (Tarif vom 1. April 1895). Vom 1. d. Mts. ab werden die nach den Hafenstationen Flensburg A und Kiel für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II usw. zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Frachtsätze des Seehafen-Ausnahmetarifs D. II. b. auf die Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 3. Mai 1897. (1047)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif II. Am 10. Mai d. J. wird die Station Halbau in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze und Schlacken zum Hochofenbetriebe als Versandstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 28. April 1897. (1048)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 15. Mai 1897 tritt im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1896 für Cementkupfer bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Beuthen Oberschlesische Eisenbahn nach Wien, Wien Donauuferbahnhof und Floridsdorf Kaiser Ferdinands - Nordbahn ein direkter Frachtsatz von 159 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 4. Mai 1897. (1049)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnen. Die auf Seite 16 unseres Binnen-Gütertarifs vom 1. Dezember 1896 festgesetzte Ueberführungsgebühr für Wagenladungsgüter vom Bollwerk in Jarmen nach der Zuckerfabrik daselbst, wird vom 6. d. Mts. ab auf 0,03 ℳ. für 100 kg ermässigt.

Friedland i/M., den 5. Mai 1897. (1050)
Direktion.

Obstverkehr mit Belgien und den Niederlanden. Die für frisches Obst (Kern- und Steinobst), auch frische Nüsse und Maronen im Rheinisch - Westfälisch-Belgischen, Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen, Belgisch- und Niederländisch - Südwestdeutschen, Belgisch- und Niederländisch-Bayerischen Verkehre und im Niederländischen Verkehre mit Basel, Waldshut etc. vom 15. Mai bis 31. Dezember 1896 gewährten Frachtermässigungen treten auch für die Zeit vom 15. Mai bis 31. Dezember 1897 in Kraft. Der für die Frachtbegünstigung der neuen leeren Obstkörbe vorgeschriebene Nachweis ist längstens innerhalb eines Jahres von der Auflieferung der neuen Körbe ab zu führen.

Köln, den 4. Mai 1897. (1051)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Offene Stellen.

Die Stelle eines Assistenten in unserer Verkehrskontrolle ist zum 1. Juni d. J. zu besetzen. Anfangsgehalt 1 200 ℳ. jährlich. Der Anzustellende muss befähigt sein, die Abrechnungen aus den direkten Verkehren und die Reklamationen selbstständig zu bearbeiten.

Meldungen mit Zeugnissabschriften und Lebenslauf sind bis zum 15. Mai d. J. an uns einzureichen.

Neuruppin, den 3. Mai 1897. (1052)
Direktion
der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahngesellschaft.
Castner.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Verlagsbuchhandlung von Julius Springer bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 327 —

Nr. 37. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1—4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. Mai 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Betriebsergebnisse schmalspuriger Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 36.)

Der dritte Abschnitt von Zezula's Statistik behandelt die Verkehrsergebnisse. Auf den Deutschen und Schweizerischen Reibungsbahnen wurden zusammen 6 195 087 Reisende befördert, die insgesammt 57 100 320 Personenkm zurücklegten, so dass auf jede Reise durchschnittlich eine Wegelänge von 9,2 km entfällt. Die Norwegischen Staatsbahnen tragen weit mehr den Charakter von Durchgangsbahnen oder Hauptverkehrsadern; auf ihnen hat jeder Reisende, von denen 3 487 320 auf 75 349,899 km befördert wurden, durchschnittlich 21,6 km zurückgelegt, so dass hier die Wegelänge jeder Reise auf den Schmalspurbahnen nur um 3,1 km kürzer ist, als auf den Vollbahnen, wo jene 24,7 km beträgt. Noch schärfer tritt der Hauptbahncharakter auf den Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen hervor; man wäre beinahe versucht, hier von einer internationalen Bahn zu sprechen. Es wurden nämlich im ganzen 706 114 Personen (davon 57 874 Militärpersonen) befördert; zurückgelegt wurden 37 271 856 Personenkm, so dass sich die Wegelänge jeder Reise auf 52,8 km stellt; man beachte aber, dass jeder Reisende im Mittel zurückgelegt hat in der I. Klasse 119,4, in der II. Klasse 71,8, in der III. Klasse 55,8, in der IV. Klasse 37,4 und jede Militärperson 143,9 km. Im Durchschnitte sämmtlicher Schmalspurbahnen sinkt die Wegelänge jeder Reise freilich auf 16,2 km herab; es ist dies zum grössten Theile wohl eine natürliche Folge der bedeutenden Kürze einiger Linien.

Auf den Deutschen und Schweizerischen Adhäsionsbahnen wurden im ganzen 900 140 t Eil-, Fracht- und Militärgüter befördert, die zusammen 12 586 605 tkm zurücklegten; jede Tonne Gut hat also durchschnittlich 13,98 km durchlaufen. Der kilometrische Güterverkehr hat 17 075 t betragen, gegenüber 571 748 t auf den Deutschen Vollbahnen. Viel günstiger stellt sich dies Verhältniss zwischen Schmal- und Vollbahnen in Norwegen. Es wurden hier befördert: 544 506 t auf den schmalspurigen und 938 147 t auf den vollspurigen Bahnen; jede Tonne Gut hat auf jenen 65,60 km, auf diesen 66,33 km durchlaufen; der kilometrische Güterverkehr betrug dort 36 674, hier 87 762 t. Noch bedeutsamer gestaltete sich der Güterverkehr auf den Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen; er umfasste 596 151 t, die 44 261 914 tkm zurücklegten; jede Tonne durchfuhr sonach im Mittel 74,45 km und der kilometrische Güterverkehr betrug 81 065 t; interessant ist die Thatsache, dass der letztere sich gegenüber dem Jahre 1893 um 18 175 t gehoben hat.

Der vierte Abschnitt, zugleich der umfangreichste von Zezula's Statistik, ist den Geldergebnissen gewidmet. Hieraus seien zunächst einige Angaben über die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr hervorgehoben.

Die Summe aller Einnahmen aus dem Personenverkehr beträgt bei den Deutschen und Schweizerischen Reibungsbahnen 2 761 ℳ für jedes Kilometer Betriebslänge; bei den Deutschen Vollspurbahnen stellt sie sich auf 9 164 ℳ. Die Einnahme für jedes Personenkilometer ergibt sich im Durchschnitte der erwähnten Bahnen mit 3,58 ₰, während bei den Deutschen Vollbahnen dieser Betrag 2,95 ₰ nicht überschreitet. Die schmal-

spurigen Bahnen erzielen also für das Personenkilometer eine um mehr als 21 % grössere Einnahme, d. h. die Fahrpreise sind um diesen Prozentsatz höher. Diese Thatsache, in entsprechende Kombination mit den oben citirten Vergleichsdaten bezüglich der Einnahmen für das Kilometer Betriebslänge gebracht, lässt erkennen, dass der Personenverkehr der Vollbahnen für das Kilometer Betriebslänge nahezu 4 Mal so stark ist, als jener der Schmalspurbahnen. Bei den Norwegischen Bahnen zeigen sich ganz anders geartete Verhältnisse; auf den Schmalspurbahnen wurden für das Kilometer Betriebslänge 2 640 *M.*, für das Personenkilometer 2,86 ₰, auf den Vollbahnen 3 213 *M.* bezw. 2,97 ₰ eingenommen. Die Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen erzielten aus dem Personenverkehre für das Kilometer Betriebslänge 1 754 *M.*, für das Personenkilometer 2,58 ₰. Der letztere, verhältnissmässig geringe Betrag erscheint zum Theil eine Folge der umfangreichen Militärtransporte, die für jedes Personenkilometer nur ein Erträgniss von 1,24 ₰ gegenüber 1,55 ₰ auf den Deutschen Vollbahnen gewähren; bemerkenswerth ist, dass dieser niedrige Satz von 1,24 ₰ bei den Deutschen Reibungsbahnen nur von der Walhallabahn (1,15 ₰) unterboten wird; die Sächsischen Schmalspurbahnen nehmen aus diesem Titel 1,67 ₰, die Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln nimmt sogar 2,32 ₰ für das Personenkilometer ein.

An den Gesammteinnahmen partizipirt der Personenverkehr mit 46,6, der Güterverkehr mit 51,0 %; aus sonstigen Quellen resultirt eine Einnahme von 2,4 %. Bei den vollspurigen Vereinsbahnen entfielen von den Gesammteinnahmen auf die Einnahmen aus dem Personenverkehre 27,4, aus dem Güterverkehre 70,5 %. Dieses letztere Verhältniss wird von einigen Norwegischen Schmalspurbahnen (28 % und 71 %) erreicht, von den Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen aber noch überboten (24,1 % und 73,3 %). Bei den Sächsischen Schmalspurbahnen halten sich die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre nahezu das Gleichgewicht (49,1 % gegen 47,8 %); bei der Feldabahn, bei Nagold-Altensteig, Eichstädt Bahnhof-Stadt und Landquart-Davos übersteigt die Einnahme aus dem Güterverkehre jene aus dem Personenverkehre um 8 bis 32 %; bei einigen Deutschen Bahnen spielt dagegen der Güterverkehr eine ganz untergeordnete Rolle.

Wie hoch im Vergleiche mit den Vollbahnen auf den Deutschen und Schweizerischen Reibungsbahnen die Frachtsätze gestellt sind, erhellt aus der statistischen Thatsache, dass durchschnittlich für jedes Tonnenkilometer 12,86 ₰ eingenommen wurden, während diese Einnahme auf den Deutschen Vollbahnen nur 3,81 ₰ betrug. Die Tarife der Norwegischen Schmalspurbahnen dürften von jenen der Vollbahnen weniger differiren; denn die in Rede stehende Einnahme für das Tonnenkilometer ist im Durchschnitte für erstere mit 5,83, für letztere mit 5,50 ₰ angegeben. Die Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen erzielten aus dem Güterverkehre eine Einnahme von 6,726 ₰ für das Tonnenkilometer; auch dieser Werth dokumentirt den hauptbahnähnlichen Charakter dieses in jeder Hinsicht so überaus interessanten und lehrreichen Schmalspurbahnnetzes.

Wir kommen nun zu den Ausgaben der Schmalspurbahnen. Diese Rubriken eröffnen ein weites Feld für Betrachtungen und Erwägungen allgemeiner Natur; wir wollen es auf einigen wichtigeren Pfaden durchschreiten, indem wir hierbei uns nicht allein der Führung Zezula's anvertrauen, sondern — soweit es möglich ist — auch anderen uns zur Verfügung stehenden statistischen Zusammenstellungen wegweisende Daten entnehmen; es dürften sich hierbei einige sehr beachtenswerthe Uebersichtspunkte ergeben.

Die Ausgaben gliedern sich in jene für Allgemeine Verwaltung, Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Verkehrsdienst, Zugförderungs- und Werkstättendienst.

Die Ausgaben für die Allgemeine Verwaltung variiren sehr bedeutend. Sie liegen bei den Deutschen und Schweizerischen Reibungsbahnen zwischen 78 und 791 *M.* für 1 Betriebskm, bleiben aber selbst mit diesem Höchstwerthe bedeutend unter dem Durchschnittswerthe von 1 967 *M.* der Deutschen Vollbahnen. Ausserordentlich gering sind diese Ausgaben bei den Norwegischen Schmalspurbahnen; sie betragen hier im Durchschnitte nur 67 *M.* für 1 Betriebskm; sie erreichen aber auch auf den Norwegischen Vollbahnen im Mittel nur 126 *M.* Bei selbständiger Verwaltung der Schmalspurbahn und nicht allzu geringer Ausdehnung derselben wird man für Voranschläge über Betriebskosten 400—500 *M.* für 1 Betriebskilometer als Kosten der Allgemeinen Verwaltung rechnen können. Durch Angliederung an ein Hauptbahnnetz werden sich diese Kosten bedeutend vermindern lassen, namentlich wenn seitens der Hauptbahnverwaltung der Schmalspurbahn ein — übrigens wohlberechtigtes — Entgegenkommen gezeigt wird. In diesem günstigen Falle befinden sich beispielsweise die Steiermärkischen Schmalspurbahnen. Die allgemeine Verwaltung kostet bei diesen 4 Linien (Kapfenberg-Au-Seewiesen, Pöltschach-Gonobitz, Preding-Stainz, Unzmarkt-Mauterndorf) 100 bis höchstens 150 *M.* für 1 Betriebskm.

In Prozenten der Betriebsausgaben ausgedrückt, stellen sich die Kosten der allgemeinen Verwaltung im Durchschnitte bei den Deutschen und Schweizerischen Reibungsbahnen auf 9,5 (bei den Deutschen Vollbahnen auf 10,9), bei den Norwegischen Schmalspurbahnen auf 1,6 (bei den Norwegischen Vollbahnen auf 2,1) und bei den 4 genannten Steiermärkischen Landesbahnen auf rund 5 %. Es scheint hiernach die Annahme berechtigt, dass der bedeutende Unterschied bezüglich der Norwegischen Bahnen zum Theil einer abweichenden Rechnungsmethode entspringt; wahrscheinlich ist die Decentralisirung der Verwaltung eine weit grössere, als bei den Deutschen, Schweizerischen und Oesterreichischen Bahnen, so dass Ausgaben, welche hier der Allgemeinen Verwaltung zugerechnet werden, dort die exekutiven Dienstzweige (Bahnerhaltung, Verkehr, Zugförderung) belasten.

Die Ausgaben für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung betragen bei den Deutschen und Schweizerischen Reibungsbahnen 845 *M.* für 1 Betriebskm und 1,83 ₰ für 1 Wagenachskm gegenüber 4 328 *M.* bezw. 1,35 ₰ bei den Deutschen Vollbahnen. Die Mehrausgabe für 1 Wagenachskm bei den Schmalspurbahnen findet ihre Ursache in dem Umstande, dass Ausgaben bestehen, deren Höhe ganz unabhängig ist von der Zahl der Wagenachskilometer und die mithin auch belastender hervortreten, wenn die Leistung an Wagenachskilometern eine geringere ist. Bei den Norwegischen Schmalspurbahnen betragen die Bahnerhaltungskosten 1 538 *M.* für 1 Betriebskilometer und 2,66 ₰ für 1 Wagenachskm; sie differiren nur unbedeutend von den Mittelwerthen der Vollbahnen. Interessant sind die Verhältnisse in dieser Beziehung bei den Steiermärkischen Schmalspurbahnen; es kostet hier 1 Betriebskm an Bahnaufsicht und Bahnerhaltung im Durchschnitte 585 *M.*, in minimo aber nur 394 *M.* — ein Betrag, der nur von einzelnen Deutschen Bahnen, die aber in günstigeren Verhältnissen sich befinden, unwesentlich unterboten wird. Es darf betont werden, dass Bahnaufsicht und Bahnerhaltung bei den Steiermärkischen Schmalspurbahnen mit der grössten Wirthschaftlichkeit besorgt werden und eine weitere Verminderung der Ausgaben nahezu unmöglich erscheint. Dennoch spielen diese Ausgaben, wenn sie auf die geleisteten Wagenachskilometer reduzirt werden, eine verhältnissmässig schwerwiegende Rolle. Die Wagenachskilometer bei den genannten Bahnen belaufen sich nämlich auf nur 2 821 900, die fraglichen Ausgaben stellen sich jedoch auf 9 348 *M.*, d. i. auf 3,30 ₰ für 1 Wagenachskm; diese Höhe wird auf keiner Deutschen Schmalspurbahn erreicht. Die Ursache ist — wie schon angedeutet — in dem geringen Gesammtverkehr auf den Steiermärkischen Bahnen zu erblicken, liegt also ausserhalb der Wirkungssphäre der eigentlichen Betriebsorgane, die nur darauf bedacht sein können, die Ausgaben nach Thunlichkeit zu vermindern.

Den grössten Theil der Bahnerhaltungsausgaben beansprucht die Erhaltung und Erneuerung des Oberbaues; hierfür wurden bei den Deutschen und Schweizerischen Reibungsbahnen 38 % verrechnet. Dieser mittlere Werth wird aber nur durch den verhältnissmässig geringen Prozentsatz bei den Schweize-

rischen Bahnen geschaffen (12,6, 18,8 und 19,8 %). Die Feldabahn (63,8 %), die Walhallabahn (60,5 %), die Ocholt-Westersteder Bahn (63,6 %), namentlich aber die Strassburger Strassenbahngesellschaft (97,3 % einschliesslich Ausgaben für Unterbau) überschreiten den Mittelwerth sehr bedeutend. Es ist zu beachten, dass die genannten Bahnen durchweg bestehende Strassen in ausgiebiger Weise benutzen. Der Zusammenhang zwischen dieser Thatsache und den hohen Kosten der Oberbauerhaltung dürfte nicht gesucht erscheinen; schon wiederholt hat man von fachmännischer Seite darauf hingewiesen, dass sich durch die Anlage von Lokalbahnen auf Strassen wohl die Baukosten vermindern lassen, dass aber diese Ersparniss durch höhere Erhaltungskosten für den Oberbau in vielen Fällen illusorisch gemacht werde. Unseres Erachtens muss der Vortheil der Benutzung der Strassen für Lokal- und Kleinbahnen mehr in volkswirthschaftlicher Richtung gesucht werden, nämlich in der hierdurch gebotenen Möglichkeit, den Pfad des bestehenden Verkehres thunlichst festzuhalten.

Wenn wir die Schweizerischen Bahnen und weiter die Linie Marbach-Beilstein, die erst im fünften Monate des Berichtsjahres eröffnet wurde, ausser Betracht lassen, so zeigen die Sächsischen Schmalspurbahnen bezüglich des Antheils der Kosten für Erhaltung des Unter- und Oberbaues an den Gesammtausgaben für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung mit 40,4 % das günstigste Ergebniss. Dasselbe darf ohne Zweifel vorwiegend den Bemühungen der Verwaltung dieser Bahnen zugeschrieben werden, welche dahin gerichtet sind, einerseits den Oberbau stetig widerstandsfähiger zu gestalten und andererseits die Fahrbetriebsmittel, besonders die Lokomotiven, derart zu konstruiren, dass ihre Einwirkungen auf den Oberbau thunlich vermindert werden. Vor dem Jahre 1888 bestanden die schmalspurigen Geleise Sachsens aus 7,5 m langen Schienen von 15,6 kg für 1 m, aus 2,2 kg schweren, 450 mm langen Flachlaschen, aus 1,50 m langen, 17 cm breiten und 13 cm starken Schwellen und aus parallelflächigen Unterlagsplatten, die nur in Bögen unter 100 m Radius auf allen Schwellen angebracht wurden. Seit 1888 kommen zur Verwendung: 9 m lange ungenuthete Schienen mit einem Gewichte von 17,63 kg für 1 m, innere und äussere Winkellaschen, Doppelkopfnägel, keilförmige Unterlagsplatten auf allen Schwellen. Die Entfernung der Schwellen übersteigt bei den Geleisen neuester wie älterer Konstruktion nicht 80 cm. Die ersten dreiachsigen Lokomotiven mit 1,8 m festem Radstande zeigten eine so starke Abnutzung der Radreifen und Schienen, dass man zunächst Lokomotiven mit Motorgestellen nach System Fairlie und später Lokomotiven mit lenkbaren Kuppelachsen nach Bauart Klose zur Anwendung brachte. In neuester Zeit wurden Lokomotiven mit 4, paarweise in 2 Motorgestellen gekuppelten Achsen nach der Bauart Meyer beschafft; man ging also auf eine Konstruktion über, die in hochem Grade zur Schonung des Oberbaues beiträgt.

Die Ausgaben für den Verkehrsdienst umfassen: die Besoldungen und andere Personalkosten sowie die sachlichen Ausgaben, als Büreaubedürfnisse usw. für die Oberleitung, den Stations- und Abfertigungsdienst, die Besoldungen und andere Personalkosten des Zugbegleitungsdienstes, Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Bahnhöfe und der Züge, das Verschieben der Züge durch Lokomotiven, Arbeiter usw. und schliesslich die Instandhaltung der Geräthe als: Stationseinrichtungen und Zugausrüstungen. Diese Ausgaben betrugen durchschnittlich bei den Deutschen und Schweizerischen Adhäsionsbahnen 1 283 ℳ für 1 Betriebskm und 2,78 ₰ für 1 Zugkm, bei den Norwegischen Schmalspurbahnen 1 262 ℳ bezw. 2,12 ₰, bei den Deutschen Vollbahnen 7 043 ℳ bezw. 2,20 ₰ und schliesslich bei den Norwegischen Vollbahnen 2 013 ℳ für 1 Betriebskm und 2,11 ₰ für 1 Wagenachskm. Bei den Steiermärkischen Schmalspurbahnen stellten sich die fraglichen Ausgaben im Durchschnitte auf 626 ℳ für 1 Betriebskm und auf nahezu 4 ₰ für 1 Achskm. Wenn man die Ausgaben für 1 Wagenachskm in Betracht zieht — und füglich gestatten doch nur diese, wie schon erwähnt, allein einen gerechten Vergleich — so erreicht die Linie Strassburg-Truchtersheim mit 5,34 ₰ den Höchstwerth, die Schmalspurbahn Doberan-Heiligendamm mit 1,28 ₰ den Mindestwerth; die Sächsischen Schmalspurbahnen halten sich genau auf der Höhe des Mittelwerthes (2,78 ₰). Die Ausgaben der Norwegischen Schmalspurbahnen (für 1 Wagenachskm) bewegen sich zwischen 1,69 und 2,94 ₰, zeigen also wieder bedeutende Unterschiede, als die Bahnen der ersterwähnten Gruppe aufweisen.

Der Hauptantheil der Betriebsausgaben entfällt auf die Besorgung des Zugförderungs- und Werkstättendienstes, dessen Kosten bei den Deutschen und Schweizerischen Reibungsbahnen 36,7 %, bei den Norwegischen Schmalspurbahnen 30,7 %, bei der Pilatusbahn 51,9 %, bei den Zahnradbahnen im allgemeinen 47,9 % aller Betriebsausgaben betragen. Bei den Deutschen Vollbahnen wie auch bei den Vollbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen treten die Zugförderungskosten nicht so schwerwiegend auf; sie betragen bei ersteren nur 26,2, bei letzteren 27,5 % der Betriebsausgaben. Im Durchschnitte können die Ausgaben für den Zugförderungs- und Werkstättendienst mit 0,4 ℳ für 1 Nutzkm und mit 3 bis 4,5 ₰ für 1 Wagenachskm angesetzt werden — freilich nur für reine Reibungsbahnen. Bei den Zahnradbahnen erreichen diese Ausgaben eine wesentlich bedeutendere Höhe; der grosse Einfluss der Zahnradlokomotive zeigt sich recht deutlich, wenn man die Bahnen gemischten Systems mit der Pilatusbahn in Vergleich stellt. Die fraglichen Ausgaben betrugen:

	für 1 Betriebskm	für 1 Nutzkm	für 1 Achskm
bei der Appenzeller Strassenbahn .	3 125 ℳ	0,90 ℳ	8,04 ₰
„ „ Brünigbahn . .	2 430 „	0,70 „	4,92 „
„ „ Pilatusbahn .	7 731 „	3,39 „	169,92 „

Um den Einfluss der Zahnradstrecke ziffermässig zu ermitteln, fehlt es in der vorliegenden Statistik allerdings an entsprechenden Daten; die Frage wäre aber immerhin wichtig genug, um eingehend studirt zu werden. Von den Ausgaben für den Zugförderungs- und Werkstättendienst entfällt beiläufig der dritte Theil (das Verhältniss schwankt zwischen 31,5 bei den Norwegischen und 34,6 % bei den Deutschen und Schweizerischen Bahnen) auf Personalkosten und sachliche Ausgaben; etwa 30 % erfordert der Brennstoffverbrauch und 27 bis 35 % werden für die Erhaltung und Erneuerung der Lokomotiven und Wagen benöthigt; bei den vollspurigen Vereinsbahnen ist es die letztere Post, die mit rund 45 % alle anderen Ausgabeposten dieser Betriebsabtheilung nicht unbedeutend überwiegt.

Der letzte Abschnitt der Statistik Zezula's behandelt den Betriebsüberschuss, d. i. die Summe aller Einnahmen nach Abzug der Summe aller Ausgaben. Dieser Ueberschuss bleibt in allen Relationen tief unter jenem der vollspurigen Vereinsbahnen; er betrug auf den Schmalspurbahnen 1 054 ℳ für 1 Betriebskilometer, 1,99 ₰ für 1 Wagenachskm und 1,42 % des verwendeten Anlagekapitals, bei den Vollbahnen jedoch 12 170 ℳ für 1 Betriebskm, 4,31 ₰ für 1 Wagenachskm und 5,35 % des Anlagekapitals. Es ist interessant, die Schwankungen dieses letzteren Werthes bei den verschiedenen Bahnen zu betrachten. In der Gruppe der Deutschen Reibungsbahnen stellt sich die Linie Ravensburg-Weingarten am günstigsten; ihr Anlagekapital verzinst sich mit 9,9 %; der Betriebskoeffizient stellt sich auf 54,7 — ein Mindestwerth, den keine andere Deutsche Reibungsbahn erzielt. Die nächsthohe Verzinsung findet sich bei der Walhallabahn (4,8 %); Eichstädt Bahnhof-Stadt, Flensburg-Kappeln, Ocholt-Westerstede verzinsen ihr Anlagekapital mit 4,3 bis 4,5 %; von den Strassburger Strassenbahnen bleiben Strassburg-Markolsheim und Kehl-Lichtenau-Bühl mit 1,8 % bezw. 1,5 % ziemlich tief unter Strassburg-Truchtersheim, welche Linie ihr Anlagekapital mit 3,6 % verzinst. Bei den Sächsischen Schmalspurbahnen beträgt der Ueberschuss 310 ℳ für 1 km Betriebslänge, 0,56 ₰ für 1 Wagensachskm und 0,8 % des verwendeten Anlagekapitals bei einem Betriebskoeffizient von 93,6; letzterer wird nur noch von der Lahrer Strassenbahngesell-

schaft übertroffen, bei der die Ausgaben um 11,4 % höher sind als die Einnahmen.

Sehr ungünstig stellt sich im allgemeinen die Verzinsung des Anlagekapitals bei den Norwegischen Schmalspurbahnen; sie liegt bei den einzelnen Linien zwischen 0,1 und 4,2 und beträgt im Durchschnitte nur 1,0 %; übrigens verzinsen sich auch die Norwegischen Vollbahnen nur mit 2,01 %. Der Betriebskoeffizient hält sich ebenfalls bei den Schmal- wie Vollbahnen ziemlich hoch; er beträgt im Durchschnitte bei jenen 84,9, bei diesen 71,7 im Vergleiche von 78,9 und 56,2 bei den Deutschen Schmal- und Vollbahnen. Die Ursache liegt in den hohen Kosten der Bahnerhaltung und Bahnaufsicht bei den Norwegischen Bahnen, indem hier 31,4 bezw. 20,5 % der Einnahmen für die Erhaltung und Ueberwachung der Bahn verbraucht werden, während bei den Deutschen Bahnen nur 16,8 bezw. 13,5 % der Einnahmen für diesen Dienstzweig beansprucht werden.

Man ersieht aus den vorliegenden Daten, dass mit sehr wenigen, vereinzelten Ausnahmen die Schmalspurbahnen im allgemeinen eine geringe Rentabilität aufweisen, indem die Betriebsausgaben im Verhältnisse zu den ohnehin zumeist geringen Betriebseinnahmen eine bedeutende Höhe erreichen. Man wird bei der Ausgestaltung des Schmalspurbahnwesens darauf bedacht sein müssen, durch eine gesunde Tarifpolitik und durch die Förderung der Industrie und des Ackerbaues die Einnahmequellen zu erweitern und zu vermehren; man wird darauf bedacht sein müssen, durch eine zweckentsprechende bauliche Anlage und einen fachgemässen, wirthschaftlichen Betrieb die Ausgaben für letzteren thunlich herabzumindern. Dennoch wird es nicht immer möglich sein, das Anlagekapital direkt günstig zu verzinsen. Dann muss — wie dies bei den Sächsischen und Steiermärkischen Bahnen der Fall ist — die Verzinsung in einer indirekten Richtung gesucht werden, in der allgemeinen Hebung des Volkswohlstands in der von einer solchen Bahn durchzogenen Gegend. Freilich solche Bahnen können nicht als Objekte für „Kapitalsanlagen“ betrachtet werden; sie können nur Schöpfungen der Interessenten, des Staates, der Bezirke, der Gemeinden usw. sein, sie bieten nur das Mittel dazu, die in irgend einem Industriezweige verwendeten Kapitalien durch die Hebung und Belebung desselben einer entsprechenden Verzinsung zuzuführen; sie sind nur das Mittel zum Zwecke, nicht der Zweck selbst. A. B.

Aus Friedrich List's „Eisenbahn-Journal“.

Nr. 27. 1836.

Neuestes!

Aus Amerika glorious news! — wahre Herzensstärkung für die, so mitten in Hügeln und Bergen wohnen. — Eine neuerlich von der Fabrik der Baltimore- und Ohio-Eisenbahnkompagnie verfertigte Maschine leistet ausserordentliches. Bei der urkundlich damit angestellten Probefahrt zog dieselbe $25^3/_4$ t Bruttogewicht zwei schiefe Flächen hinauf, wovon die eine 3 000 Fuss lang, 170 Fuss pro Meile (also 1 in 30), die andere 2 800 Fuss lang, 227 Fuss pro Meile (also 1 in 23) Steigung hat, und zwar mit einer Schnelligkeit von 5 bis 6 Englischen Meilen in der Stunde. Auf einer schiefen Fläche von 264 Fuss Steigung pro Meile (also 1 in $19^3/_4$) hielt die Maschine. Als aber 3 Wagen von 5 t Gewicht abgespannt wurden, überstieg sie mit den übrigen $20^3/_4$ t auch diese schiefe Fläche mit Leichtigkeit.

Sodann wurden beim Herabfahren zu den oben erwähnten Wagen noch 2 weitere gespannt, wovon jeder 4 t wog, so dass das ganze Gewicht des Wagenzugs $33^3/_4$ t betrug. Mit diesem Gewichte fuhr man alle oben erwähnten schiefen Flächen, ohne Anwendung eines Aufhalters oder einer Bremse, hinunter, und um zu zeigen, wie sehr er die Maschine in seiner Gewalt habe, hielt der Ingenieur mehrere Male mitten auf den schiefen Flächen plötzlich an.

Bei solchen Resultaten, sagt die Kommission, ist es fast unnöthig zu bemerken, dass unsere neuen Maschinen schiefe Flächen von 200 bis 220 pro Meile (1 in $23^3/_4$ bis 26) mit einer Ladung von 50 Passagieren und einer Schnelligkeit von 5 bis 6 Meilen mit Leichtigkeit auf- und abfahren und dass wir die Alleghanischen Gebirge ohne stehende Maschinen übersteigen werden.

Diese Resultate sind kein blosses Kunststück, sondern die Wirkung einer besseren Bauart der Maschine. Gillingham und Winans, die Direktoren der dortigen Maschinenfabrik, haben die Englische Maschine ausserordentlich vervollkommnet, wie aus dem Komiteeberichte, den wir später vollständig mittheilen, erhellen wird.

Durch diese erstaunlichen Erfolge werden alle bisherigen Berechnungen der Ingenieure in Beziehung auf Zugkraft und Zugkosten über den Haufen geworfen.

Deutsche Eisenbahnen.

Wir fühlen uns aufgefordert, ein öffentliches Wort über die Wahl mancher Terrainstrecken für die Eisenbahnen Deutschlands zu sagen. Den Regierungen ist in solchen Dingen keine Schuld beizumessen, da sie den Beamten und Technikern überlassen müssen, jene Richtung auszumitteln, welche die Staats- und kommerziellen Interessen zugleich befriedigen. Nicht der Ueberfluss der Kapitalien, die sich da oder dort anbieten, sondern die Eigenthümlichkeiten des Bodens, und die leichte Verknüpfung der einzelnen Züge zu einem Bahnnetze ganzer Länder, sollte dabei entscheidend einwirken. Um so mehr bedingt dies für die damit Beauftragten Kenntnissnahme aller hierüber gepflogenen öffentlichen Verhandlungen, aller Nachweisungen in den öffentlichen Blättern. Sollte nun, wie verlautet, statt von Nürnberg über Bamberg nördlich vorerst jene Linien zu untersuchen, welche eine durch das Terrain wohl begründete Verbindung zur Elbe gewähren, eine nordöstliche Direktion von Forchheim der Wiesent entlang gegen Bayreuth und Hof vorgezogen werden, oder wie Fränkische Blätter behaupten, von Lichtenfels aus längs dem Mainthal durch die Fabrikgegenden von Münchberg nach Chemnitz der Hauptzug beabsichtigt sein, so scheint allerdings ein höheres Auffassen dieser in die Lebensverhältnisse der Völker künftig so sehr eingreifenden Verbindungen hierbei nicht vorzuwalten. — Unmöglich ist es an der Einfriedigung jedes Städtchens oder fabrizirenden Bezirks eine Bahn vorüberzuleiten, weil deren Produkte Absatz bedürfen. Die Gestaltung des Terrains, die Verhältnisse zu den angrenzenden Staaten, die Einmündung dieser Linien auf Ströme und Flüsse, die zur Dampfschifffahrt geeignet, gebieten andere Rücksichten. Dagegen lassen sich leicht Nebenbahnen nach jenen Gegenden ziehen, welche durch raschen, wohlfeilen und vermehrten Verkehr ihre Industrie und ihren Wohlstand zu erhöhen streben. Ein anderes Verfahren straft sich selbst und erzeugt, wenn starrsinnig durchgeführt, übermässige Kosten bei geringem Ertrage. Ja, der Verlust ist schon in der nächsten Zeit unvermeidlich, sobald diese Verbindungen sich vermehren und in jenen Richtungen eintreten, wo leichterer Bau, Kürze des Wegs, grösserer und schnellerer Transport, der gemeinsame Vortheil mehrerer Staaten, grössere Handelsplätze und eine mehr konzentrirte Bevölkerung zusammentreffen. Wie viele Chausseen, die wegen der Lage einiger Orte gewaltsam verzerrt und in Umwegen und unnöthigen Wendungen erbaut wurden, hat man nicht als Hauptstrassen aufgeben müssen, weil der Unterhalt derselben dem Zwecke des Verkehrs nicht mehr entsprach! Und sollten nun ähnliche Fehler bei den viel kostspieligeren Transportlinien erneuert werden? Dass in England die Betriebsamkeit zweier Städte wie Manchester und Liverpool sich eine Verbindung durch Berge, Thäler und Flüsse erschuf, dass jeder Besitzer einer Steinkohlengrube sich eine Eisenbahn zur nächsten Hauptstrasse erbaut, spricht nur für diesen Grundsatz. Warum sollte dies nicht in Deutschland Nachahmung finden, da gewiss durch vermehrten Absatz der nöthige Aufwand sich decken lässt? Um so nothwendiger ist es, den Hauptzügen ihre naturgemässe Richtung anzuweisen und dadurch die befriedigende Aussicht zu gewähren, dass Eisenbahnen mit Vortheil angeknüpft werden können. In erster Linie als Aufgabe für alle Deutschen Staaten steht die Verbindung der Elbe und des Rheins mit der Donau. Ist diese gelöst — und es will uns bedünken, als ob die Ausführung unaufhaltbar wäre — dann mag folgen, was Geld, Lust, Interesse und Phantasie verwirklichen zu sehen wünschen. Wir erlauben uns auf einige der allgemeinsten Grundsätze dabei aufmerksam zu machen, da wir dieselben auch bei manchem neueren Plane nicht immer berücksichtigt finden. Die Ebenen allein sind von den grossen Schwierigkeiten der Ansteigung und Krümmung befreit, welche im Hügellande bereits von so grossem Einflusse für die Richtung werden. Im Mittelgebirge ist man unbedingt auf die Thäler und Gründe verwiesen, weil die sanfte Steigung der Rinnsale die Bahn dem wellenförmigen Terrain entzieht. Liegen indessen die Sohlen der Gewässer so tief und

drängen die Höhen bis zum Uferrand, dass sie keinem Fahrwege Raum gönnen, so bietet der halbe Abhang Aushilfe, wenn die Gelände nicht zu steil sind, oder man ersteigt den Rücken, wenn er zusammenhängend, von Kuppen nicht unterbrochen, fortstreicht, und verfolgt diese höchste Linie, bis man allmählich sich in ein neues Thal senken kann.

Das letztere möchte, wo es ausführbar ist, wohl immer den Gründen vorzuziehen sein, deren mäanderische Windungen weder Geschwindigkeit noch eine zusammenhängende Reihe von Wagen, mithin selten Dampfkraft in der Anwendung gestatten. Im Hochgebirge vollends, wo die Menge der Seitenöffnungen (Bergrisse, Schründe, Scharten) mit den periodischen Anschwellungen der Gewässer im Sommer, mit der Schnee- und Eisdecke im Winter, Schranken aufthürmen, die auch mit den grössten Summen nicht immer zu überwinden sind, gehört die Anlage von Eisenbahnen zu den schwer zu lösenden Problemen. Wir werden dies an der Augsburg-Lindauer Bahn erfahren, wenn ihr Zug wirklich von Immenstadt über Staufen längs der oberen Argen und überspringend zur Laiblach geführt werden soll. Diese Strecke, obgleich nur Vorgebirg des grossen südlichen Alpenstocks, trägt mit Ausnahme der Lawinen den ganzen Charakter desselben.

Der Transport mit Dampfkraft ist bekanntlich stets unausführbar, wenn bei langen Strecken die Ansteigung grösser als 1 auf 120 wird; das angewendete Baukapital wirft dann kaum noch 3% ab. Messen bei unvermeidlichen Krümmungen die Radien der Bögen weniger als 2000 Fuss, so können keine Wagenkolonnen mehr gebildet werden, ohne dass bei dem gewöhnlichen Pferdetrab Abspringen der Räder von den Schienen, Zertrümmerung der Transportmittel, Verletzung der Menschen zu gewärtigen steht. Die breitesten Thäler mit den grössten Krümmungen und die sanftesten Abhänge der Höhenrücken sollten daher die Richtlinien für Schienenwege werden, wenn man sich zugleich den Wasserscheiden nähern kann, wo sie am kürzesten zu übersteigen sind. An den Wurzeln solcher Hauptgebirgszüge, vorzüglich an den Knotenpunkten mehrerer Zweige, finden sich meistens wieder Gründe, welche den Anfang eines Flussthals bilden. Die Schwierigkeiten eines einzelnen Rückens, wenn auch mit steilen Abhängen, sind dort leichter zu überwinden und bedürfen nicht so vieler Vorkehrungen, als ein mehrfaches Auf- und Absteigen in einer Berggruppe erfordert. Ist das Durchgraben der Bergwände nicht thunlich, so bleibt der Uebergang mit Pferdekraft stets einem Tunnel vorzuziehen. Mag man auch noch so viele Schächte anbringen, die eingeschlossene Luft, vom Kohlendampfe noch mehr verdorben, wirkt gefährlich auf die Durchfahrenden. Ist ein Anhalten innerhalb des Stollens nöthig — und wie leicht kann etwas vorfallen! — so sind die Reisenden ohne Hilfe dem Ersticken ausgesetzt. Zertheilt man aber den ganzen Transport zu ein oder zwei Wagen, so lässt er sich nebst der Lokomotive durch Pferde über den Rücken wohl hinweg führen. Natürlich müsste die Bahn dazu in Wendungen mit Absätzen in mässiger Ansteigung und mit besonderen Vorrichtungen der Schienen an den Drehpunkten angelegt sein. Der Unterhalt einer gewissen Anzahl Pferde zu diesem Zwecke würde dadurch in Aussicht gestellt, doch lässt sich vermuthen, dass gleich den Posthaltern an den Landstrassen sich wohl Leute finden, die bei einer regelmässigen und täglichen Verbindung in dem Ueberführen der Transporte ihren Verdienst suchen. Eine solche Uebereinkunft mit fixirten Preisen pro Pferd hat nicht die nachtheilige Einwirkung auf den Ertrag wie die Errichtung stehender Dampfmaschinen, welche die Last herauf- und hinabwinden, oder wie die Anwendung jener Erleichterungsvorschläge, von welchen wir nur die Bergwinde, die Kompensationsmaschine, die gezahnte Bahn und die Bahnschleusen aufzählen wollen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften. Seitens einer Vereinsverwaltung ist bei der geschäftsführenden Verwaltung der Antrag eingebracht worden, dass der Schlusssatz des Absatz 1 des § 6 der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften wie folgt geändert werde:

„Die Gültigkeitsdauer dieser Hefte beträgt 45 Tage, bei Reisen von über 2000 km 60 Tage; dieselbe kann aber auch bei Reisen bis einschliesslich 2000 km durch den Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs für solche Fälle bis zu 60 Tagen erstreckt werden, in denen zum Anschluss an den Vereins-Reiseverkehr Rundreisekarten für andere Verkehrsgebiete mit längerer Gültigkeitsdauer als 45 Tage zugelöst werden."

Der Antrag ist dem Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs zur Vorbereitung für die Beschlussfassung der Vereinsversammlung überwiesen worden.

Vereins-Kilometerzeiger. An die Verwaltungen sind zur Vertheilung gelangt: Die neu aufgestellten Vereins-Kilometerzeiger Nr. 34 (Königliche Eisenbahndirektionen zu Breslau, Kattowitz und Posen) und Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen); ferner der Nachtrag III zum Vereins-Kilometerzeiger Nr. 3 (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen), Nachtrag IV zum Vereins-Kilometerzeiger Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Halle) und der Nachtrag V zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Die im Mai 1895 bezw. im Februar 1892 ausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 34 und Nr. 110 sind nebst Nachträgen aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 68 (K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag XVI erschienen.

Das im April 1895 ausgegebene Verzeichniss Nr. 68 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Eröffnung von Stationen. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Juni d. J. wird der an der Linie Schönbörnchen-Gössnitz zwischen den Verkehrsstellen Schönbörnchen und Meerane neu errichtete Haltepunkt Dennheritz für den öffentlichen Personen- und Reisegepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. K. K. Oesterreichische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Frankstadt der Strecke Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau ist am 1. d. Mts. auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden.

Ver- und Entladung von Fahrzeugen auf Station Leinefelde. Königliche Eisenbahndirektion Cassel. Auf Station Leinefelde kann wegen Neubaues der Laderampe bis auf weiteres Ver- und Entladung von Fahrzeugen nicht stattfinden.

Aenderung von Stationsnamen. Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Linie Galantha-Zsolna (Wagthal) gelegenen Station Galgócz-Lipótvár ist in Lipótvár abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1849 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1860 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Neuwahlen einzelner Mitglieder der Ausschüsse für Angelegenheiten des Güter- und Personenverkehrs (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 1886 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Zurechnung einer schmalspurigen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1912 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung des § 6 Abs. 1 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 1942 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1964 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 6. d. Mts.)

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebseröffnungen.

Randower Kleinbahn. Die der Aktiengesellschaft „Randower Kleinbahn" gehörende, 26,12 km lange Kleinbahn Stöven-Stolzenburger Glashütte mit den Stationen Stöven Dorf (ab Stöven Staatsbahnhof 0,97 km), Neuenkirchen Kreis Randow (3,75 km), Wamlitz (5,43 km), Marienthal, Kreis Randow (6,33 km), Daber, Kreis Randow (10,25 km), Boeck (13,55 km), Nassenheide-Ziegelei (15,38 km), Nassenheide, Kreis Randow (17,31 km), Stolzenburg (20,26 km), Lenzen, Kreis Randow (22,54 km) und Stolzenburger Glashütte (26,12 km) wird demnächst für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet werden. Die Beförderung von Expressgut und Sprengstoffen ist ausgeschlossen; Stückgüter werden in Stöven Dorf nicht angenommen und ausgeliefert.

Die in Stöven an die Preussische Staatsbahn (Direktionsbezirk Stettin) anschliessende Kleinbahn ist vollspurig gebaut

und unterliegt dem Gesetz über die Kleinbahnen vom 28. Juli 1892.

Die Leitung des Betriebes ist der Betriebsabtheilung Stettin der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Stettin Lindenstrasse 29 übertragen.

Für den Uebergang fremder Wagen hat die Königliche Eisenbahndirektion in Stettin die Haftung im Sinne des § 1 (3) des Vereins-Wagenübereinkommens übernommen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. sind die neu errichteten Bahnstationen V. Klasse Kersbach (zwischen Baiersdorf und Forchheim), Bettmannsäge (zwischen Regen und Zwiesel) und Schwenningen (zwischen Tapfheim und Blindheim) für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh und der zwischen Senden und Witzighausen errichtete Halteplatz Wullenstetten für die Abfertigung von Personen errichtet worden.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1896 befördert 201 729 Personen (gegen 201 480 Personen im Vorjahre) mit einer Einnahme von 163 258 (162 148) ℳ. und 135 421 (114 845) t Güter mit einer Einnahme von 241 376 (210 528) ℳ.

In dem Betriebsjahre betrugen die Gesammteinnahmen 450 117 (410 431) ℳ., die Ausgaben 254 792 (248 409) ℳ. und der Betriebsüberschuss einschl. des Uebertrags aus dem Vorjahre 196 233 (163 195) ℳ. Es wird vorgeschlagen, auf die Prioritäts-Stammaktien eine Dividende von 3,2 % mit 128 160 ℳ. (gegen 2,05 % mit 82 102 ℳ. im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen.

Brölthalbahn.

Auf die Tagesordnung der auf den 19. d. Mts. einberufenen Generalversammlung sind in Abänderung der beiden letzten Punkte der Tagesordnung (vergl. Nr. 35 S. 309 d. Ztg.) folgende Gegenstände gesetzt worden: Ausdehnung des Unternehmens der Brölthalbahn durch Erwerb der Heisterbacher Thalbahn, Antrag auf Nachsuchung der Genehmigung zur Umwandlung der Heisterbacher Thalbahn in eine Eisenbahn nach den Bestimmungen des Gesetzes von 1838, sowie Antrag auf Nachsuchung einer Genehmigung zum Bau und Betrieb der Fortsetzung der Heisterbacher Thalbahn nach Herresbach zum Anschluss an die Brölthalbahn und Antrag auf Umbau des Bahnhofs Niederdollendorf und Umbau der Spur der Heisterbacher Thalbahn.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Die am 3. d. M. stattgehabte Generalversammlung genehmigte die Vertheilung einer Dividende von 5,5 % für das Jahr 1896, beschloss den Bau und Betrieb einer normalspurigen Nebenbahn von Derenburg nach Minsleben und Begebung von 200 000 ℳ. 3,5 % Prioritätsobligationen unter Voraussetzung der Aenderung des § 10 des Vertrages mit Preussen und Braunschweig über den Bahnbau Blankenburg-Tanne.

Hessische Ludwigsbahn.

Nachdem kürzlich mit der zum 1. Juni erfolgten Kündigung der 4 % Anleihe von 1874 der Anfang gemacht worden ist, wird jetzt durch gemeinsame Veröffentlichungen des Preussischen und des Hessischen Finanzministers auch die 4 % Anleihe von 1864/65 auf den 1. Juli und die 4 % Anleihe von 1881 auf den 1. August zur baaren Rückzahlung gekündigt. Die Kündigung erstreckt sich auf einen Gesammtbetrag von rund 12 250 000 ℳ. Eine Umwandlung wird in der Veröffentlichung nicht angeboten.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Im Jahre 1896 wurden nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht auf den der Gesellschaft gehörenden und von ihr gepachteten Deutschen Linien (ausschl. der am 1. Dezember 1896 eröffneten Linie Rauscha-Freiwaldau) 2 319 433 Personen (gegen 2 040 270 Personen im Vorjahre) und 514 498 (399 593) t Güter befördert. Die Gesammteinnahmen der Deutschen Linien betrugen 1 558 540 ℳ. (1 392 700 ℳ.) Hiervon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 754 807 (723 014) ℳ. und auf den Güter- und Viehverkehr 648 155 (539 007) ℳ., welchen eine Betriebsausgabe von 802 029 (708 143) ℳ. = 51,46 (50,85) % der Einnahmen gegenübersteht, so dass sich ein Betriebsüberschuss von 756 511 (684 557) ℳ. ergibt. Nach Abzug des auf die Feldabahn entfallenden Pachtes ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 731 020 ℳ., gleich einer Rente von 5 % pro rata temporis des investirten Kapitals. Von dem Reingewinn in Höhe von 346 819 (400 532) ℳ. gelangt eine Dividende von 4,25 (5) % zur Vertheilung.

Die Thätigkeit der Gesellschaft auf dem Gebiete des Neubaues erstreckte sich auf: 1. den Bau der ca. 25 km langen Fortsetzung der Isarthalbahn (München-Wolfratshausen) von Wolfratshausen nach Bichl, für welche Linie die Betriebskonzession am 27. Juli 1896 ertheilt worden war. Die Eröffnung der 10 km langen Theilstrecke Wolfratshausen-Beuerberg ist für den Monat Juni d. J. in Aussicht genommen. Hinsichtlich der Fertigstellung und Eröffnung der Reststrecke Beuerberg-Bichl mit dem Anschluss an die Station Bichl der staatlichen Lokalbahn Penzberg-Bichl ist seitens der Königl. Staatsregierung die Bestimmung getroffen, dass dieselbe nicht vor Eröffnung der staatlichen Strecke erfolgen soll. Die Fortsetzung der Isarthalbahn hat sich hinsichtlich der Ausgestaltung des Baues an die bestehende Bahn anzuschliessen. Es ist von derselben nicht nur eine Verkehrssteigerung der Stammlinie zu erwarten, sondern die Strecke selbst dürfte vermöge der landschaftlichen Reize des neu zu erschliessenden Gebietes und der zu erwartenden Ausfuhr an Naturprodukten sowohl hinsichtlich des Personen- wie des Güterverkehrs eine nicht unerhebliche Frequenz aufweisen; 2. den Bau des zweiten Geleises von München-Isarthalbahnhof nach Höllriegelsgreuth-Grünwald, welcher Ausbau durch den stets zunehmenden Personenverkehr und die hierdurch bedingte dichte Zugfolge dringend geboten erscheint; 3. die Erweiterung des Lausitzer Eisenbahnnetzes. Die Bauarbeiten der Strecke Rauschau-Freiwaldau, welche an die Preussische Staatsbahnstation Rauscha der Linie Sorau-Kohlfurt anschliesst, wurden am 13. April begonnen und in solcher Weise durchgeführt, dass die Linie bereits am 1. Dezember dem öffentlichen Verkehre übergeben werden konnte. Der Bau der Strecke Muskau-Teuplitz-Sommerfeld, welche an die Preussische Staatsbahnstation Muskau der staatlichen Nebenbahnstrecke Weisswasser-Muskau anschliesst, die Cottbus-Sorauer Linie in Teuplitz unter Anlehnung an den dortigen Staatsbahnhof kreuzt und in der Staatsbahnstation Sommerfeld der Guben-Sorauer bezw. Saganer Linie endigt, soll in zwei Abtheilungen Muskau-Teuplitz und Teuplitz-Sommerfeld, von welchen jede etwa 22 km lang ist, erbaut werden. Der Bau der Abtheilung Teuplitz-Sommerfeld wurde am 3. August und jener der Abtheilung Muskau-Teuplitz am 25. November in Angriff genommen; erstere Strecke soll im Oktober 1897 und letztere im Sommer 1898 eröffnet werden. Die von den Strecken der Lausitzer Eisenbahngesellschaft berührten Landstriche besitzen bereits heute zum theil grosse industrielle Betriebe und sind ausserdem reich an Thon- und Kohlenlagern; dieselben versprechen aus diesem Grunde eine rege Güterbewegung, welche sich bereits heute auf der seit 1. Dezember eröffneten Bahn Rauscha-Freiwaldau bemerkbar macht. Es ist beabsichtigt, das Lausitzer Bahnnetz nach Ausbau der zur Zeit konzessionirten Strecken noch weiter auszudehnen, namentlich in der Richtung gegen Horka, und die einzelnen Strecken zusammenzuschliessen.

Ostpreussische Südbahn.

Die Verwaltung errichtet in Königsberg in unmittelbarer Nähe des neuen Kornsilos einen Kaibahnhof. Die Kosten der Neubauten werden aus disponiblen Mitteln bestritten.

Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben.

Unter Vorsitz des Landraths Dr. Klemm-Mühlhausen fand kürzlich eine Sitzung des Aufsichtsraths der Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben statt, in der über die gegenwärtige Lage des Unternehmens berathen wurde. Den Bau der Bahn hat die Firma Lenz & Co.-Stettin, die sich im Besitz sämmtlicher Aktien der Gesellschaft befindet, für Rechnung der letzteren ausgeführt. Die Erdarbeiten, der Oberbau, die Empfangsgebäude und Wartehallen sind nahezu fertig. Es wurde beschlossen, die landespolizeiliche Abnahme der Strecke bei den betheiligten vier Staatsregierungen (Preussen, Gotha, Sondershausen, Rudolstadt) für Ende dieses Monats zu beantragen. Die Eröffnung der Bahn wurde für den 1. Juni d. J. in Aussicht genommen. Wie der Bau, so soll auch der künftige Betrieb, und zwar vorläufig bis zum Jahre 1920, für Rechnung der Eisenbahngesellschaft an die Firma Lenz & Co. übertragen werden.

Allgemeine Lokal- und Strassenbahngesellschaft.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1896 haben trotz der ungünstigen Witterungsverhältnisse, welche insbesondere die Erträgnisse der Sommer- und Herbstmonate beeinflussten, den aufgestellten Voranschlag für die älteren Unternehmungen um rund 23 000 ℳ. überschritten. Der Bruttogewinn betrug 2 371 131 ℳ. (gegen 1 534 091 ℳ. im Vorjahre). Von dem 619 149 (273 254) ℳ. betragenden Reingewinn erhalten die Aktionäre 4 % Dividende auf das auf 7,5 Millionen Mark erhöhte Aktienkapital mit 300 000 ℳ. und 5 % Superdividende auf das alte Aktienkapital von 5,5 Millionen Mark mit 275 000 ℳ. Für das Jahr 1895 gelangte eine Dividende von 8 % mit 240 000 ℳ. zur Vertheilung. In der Generalversammlung vom 29. April d. J. wurde die Erhöhung des Grundkapitals um 2 500 000 ℳ. und die Einräumung eines Bezugsrechtes auf 1 500 000 ℳ. dieser Aktien an die alten Aktionäre zum Kurse von 150 % beschlossen.

Staatsbeihilfen für Kleinbahnen.

An Staatsbeihilfen sind endgültig bewilligt: 1. dem Kreise Jerichow I zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn vom Ihlekanal über Burg nach Wenzlow und nach Gross-Lübars mit Abzweigung nach Lüttgenziatz in Form eines Darlehns von 354 000 ℳ.; 2. dem Kreise Hümmling zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn vom Dortmund-Emshäfenkanal bei Lathen über Sögel nach Werlte in Form einer Betheiligung mit 160 000 ℳ. Die für das Unternehmen von der Provinz Hannover ebenfalls endgültig zugesagte Beihilfe wird in der Gewährung eines Darlehns von 310 000 ℳ. zu 2,65 % Zinsen und 0,5 % jährlicher Tilgung, unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Darlehnsbeträgen, bestehen. Der Staat hat sich zur Sicherung seiner Interessen im wesentlichen die gleichen Rechte wie im Falle Löwenberg-Lindow ausbedungen.

Ferner sind an Staatsbeihilfen in Aussicht gestellt: 1. dem Kreise Apenrade zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn von Apenrade nach Gravenstein in Form einer Betheiligung bis zu 300 000 ℳ. oder in Form eines Darlehns in gleicher Höhe zu 1,5 % Zinsen und 1 % jährlicher Tilgung mit Steigerung der Zinsleistung um die Hälfte des 1,5 % übersteigenden Ueberschusses bis zur Erreichung einer Jahresverzinsung von 3,5 % unter der Bedingung, dass die Provinz Schleswig-Holstein eine entsprechende Beihilfe gewährt; 2. dem Kreise Hadersleben zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung der Kleinbahnen: a) vom Bahnhof Hadersleben der Eisenbahnstrecke Woyens-Hadersleben nach Christiansfeld mit Abzweigung längs des Haderslebener Hafens und b) von Hadersleben über Gramm nach Rödding in Form einer Betheiligung bis zum Meistbetrage von 637 000 ℳ. Die bei der Kleinbahn Apenrade-Gravenstein zunächst Betheiligten haben als Vorbelastung die Hälfte des zu Lasten des Kreises verbleibenden Theils des Anlagekapitals von anschlagsmässig 880 000 ℳ. einschliesslich 80 000 ℳ. für Grunderwerb zu tragen; die nicht besonders betheiligten Gemeinden des Kreises tragen die andere Hälfte dieses Theils des Anlagekapitals. Der erforderliche Grund und Boden wird vom Kreise erworben. Die Vorbelastung der bei den Kleinbahnen des Kreises Hadersleben zunächst Betheiligten soll in freier Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens, soweit die Kosten des Grunderwerbs in einzelnen Gemeinden nicht vom Kreise getragen werden, sowie darin bestehen, dass die Mehrzahl der an der Linie Hadersleben-Rödding betheiligten Gemeinden eine Zinsbürgschaft für eine Kreisanleihe von etwa 500 000 ℳ. übernimmt. Der Kreis wird, abgesehen von den Kosten des Grunderwerbs in einzelnen Gemeinden, den zu seinen Lasten verbleibenden Theil des Anlagekapitals von anschlagmässig 1 700 000 ℳ. ohne Grunderwerb aufbringen, die Provinz Schleswig-Holstein das Unternehmen durch Gewährung eines zinsfreien, aber mit höchstens 1,5 % jährlich zu tilgenden Darlehns von einem Viertel des Anlagekapitals ohne Grunderwerb unterstützen. Die Kleinbahnen, für welche hiernach Staatsbeihilfen in Aussicht gestellt sind, sollen sämmtlich mit Lokomotiven für Personen- und Güterverkehr betrieben werden.

Kleinbahnprojekte.

Die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft in Berlin beabsichtigt, eine schmalspurige, mit Lokomotiven zu betreibende Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Crefeld nach Mörs herzustellen.

Von einem Komitee in Ronsdorf werden schmalspurige Kleinbahnen für den Personen- und Güterverkehr a) von Burg über Müngsten nach Sonnborn oder Elberfeld West-end und b) von der Station Thalsperre der Wermelskirchen-Burger Bahn nach Remscheid geplant. Von Burg über Müngsten nach Elberfeld beabsichtigt auch der Unternehmer H. Kitterle in Köln eine schmalspurige Kleinbahn herzustellen. Die Bahnen sollen elektrisch oder mit Dampfkraft betrieben werden.

Tarifirung von Spiritus und Sprit.

Mit Rücksicht auf den erheblichen Rückgang der Deutschen Spritausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus ist sowohl aus Bayerischen Interessentenkreisen bei den Bayerischen Staatseisenbahnen, als auch von dem Verein der Spiritusfabrikanten in Deutschland bei dem Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten der Antrag eingebracht worden, die zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus bestehenden Ausnahmetarife für Sprit und Spiritus in Ladungen von 10 000 kg weiter zu ermässigen. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat hierauf die einzelnen Preussischen Bezirkseisenbahnräthe um gutachtliche Aeusserung ersucht, ob und in welcher Höhe eine solche Frachtherabsetzung befürwortet wird.

Strassenbahnen.

Sächsische Strassenbahngesellschaft in Plauen i. V. Die Generalversammlung genehmigte die Gewinn- und Verlustrechnung für 1896 und setzte die Dividende auf 2 % fest.

Bank für Deutsche Eisenbahnwerthe.

Die Bank für Deutsche Eisenbahnwerthe in Berlin hat die Ausgabe einer 4 % Anleihe von 5 Millionen Mark beschlossen, die zum Handel an der Börse zugelassen ist. Der Zweck der Gesellschaft ist der Erwerb, die Beleihung und die Veräusserung von Forderungen an Deutsche Privateisenbahn- und Kleinbahngesellschaften, welche entweder durch Eintragung in das Bahngrundbuch innerhalb der ersten Hälfte des gesammten Aktienkapitals einer Bahneinheit sichergestellt oder mit einer Zinsgarantie auf mindestens 12 Jahre ausgestattet sind, sowie der Erwerb, die Beleihung und die Veräusserung von Aktien Deutscher Privateisenbahn- und Kleinbahngesellschaften, welche mit einer Zinsgarantie auf mindestens 12 Jahre ausgestattet sind oder auf welche in dem letzten Geschäftsjahre vor dem Erwerb eine Dividende von mindestens 4 % zur Vertheilung gelangt ist. Das Grundkapital der Bank beträgt 10 Millionen Mark und ist eingetheilt in 10 000 Aktien zu je 1 000 ℳ.

Lokomotivfabrik Krauss & Co., Aktiengesellschaft in München.

Die Anzahl der im Jahre 1896 zur Ablieferung gebrachten Lokomotiven beträgt 188 Stück mit einem Lieferungswerthe von 4 222 145 ℳ.; auf das Ausland entfallen hiervon 84 Stück zu 1 014 476 ℳ. Lieferungswerth. Die Gesammtproduktion — die Lieferung von Reservebestandtheilen, ausgeführte Lokomotiv- und sonstige Reparaturen, sowie die Arbeiten für Weichen- und Signalcentralisirung — beziffert sich auf 5 522 126 ℳ. gegen 5 028 994 ℳ. im Vorjahre.

Wagenfabrik Gebr. Hoffmann & Co., Aktiengesellschaft in Breslau.

Im Jahre 1896 wurden 995 Wagen und andere Arbeiten für 2 684 742 ℳ. abgeliefert (im Jahre 1895 1 085 Wagen usw. für 2 555 200 ℳ.); zur Lieferung im laufenden Jahre blieben Aufträge für 2 673 750 ℳ. Der Ueberschuss beziffert sich auf 149 709 ℳ., von welchem eine Dividende von 11 % zur Vertheilung gelangt.

Aus Spanien.

Die Spanischen Eisenbahn-Schuldverschreibungen.

Die hauptsächlich im Auslande bekannten Schuldverschreibungen der 3 grossen Spanischen Eisenbahngesellschaften ziehen unter den gegenwärtigen Umständen die Aufmerksamkeit auf sich; der „Moniteur des intérêts matériels“ beschäftigt sich infolge dessen eingehender mit ihrer Bewerthung. Wir entnehmen ihm zunächst folgende Uebersicht:

Aufgeld zu 25 %		Schuldverschreibung	Kurse am 11. Januar d. J.	Aufgeld zu 15 %	
Ordnungsnummer	Kapitalisirungssatz			Kapitalisirungssatz	Ordnungsnummer
1	5,63	Andalusische 2. Reihe	213,—	6,16	1
2	5,56	„ 1. „	225,—	5,84	3
3	5,53	Asturische 3. Hypothek (Gewähr der Nordbahn)	217,—	6,05	2
4	5,39	Sevilla-Xeres-Cadix, graue und gelbe Reihen	178,—	5,39	9
5	5,33	Asturische 2. Hypothek (Gewähr der Nordbahn)	214,—	5,79	4
6	5,31	Nordbahn 5. Reihe	226,—	5,77	5
7	5,30	„ 3. „	215,—	5,76	6
8	5,21	„ 4. „	219,25	5,65	7
9	4,97	„ 2. „	229,50	5,40	8
10	4,95	Madrid-Saragossa 3. Hypothek	289,—	4,95	14
11	4,95	Asturische 1. Hypothek (Gewähr der Nordbahn)	230,—	5,39	10
12	4,91	Barcelona (Gewähr der Nordbahn)	232,—	5,34	11
13	4,91	besondere Pampelona (Gewähr der Nordbahn)	232,—	5,34	12
14	4,86	Ciudad Real-Badajoz (Gewähr der Saragossagesellschaft) . .	514,50	4,86	15
15	4,73	Madrid-Saragossa 2. Hypothek	302,—	4,73	16
16	4,70	Nordbahn 1. Reihe.	242,50	5,11	13
17	4,61	Madrid-Saragossa 1. Hypothek	310,—	4,61	17
18	4,33	Cordova-Sevilla (Gewähr der Saragossagesellschaft) . . .	337,—	4,33	18

Um den Kapitalisirungssatz festzustellen, ist es ziemlich schwierig, sich zwischen den Zahlungen in Pesetas oder Francs, den Spanischen und Französischen Steuern, die je nach den Umständen selbst nichtfranzösische Inhaber zu zahlen haben, zurecht zu finden. So betragen die halbjährlichen Zinsscheine 12,50 Frcs., frei von jedweder Steuer, für die Badajoz-Schuldverschreibungen, 7,30 Frcs. für die Cordova-Sevilla, 7,15 Frcs. für die Saragossa, 7,125 Pes. für die Asturischen 1. und 2. Reihe und 7,50 Pes. für die Asturischen 3. Reihe sowie für die Nordspanischen 5. Reihe. Aber wenn man selbst zugibt, dass die Spanische Steuer von 1,25 % vom Betrage des Zinsscheins nicht berücksichtigt ist, so wird der Unterschied doch nur geringfügig sein. Für die Sevilla-Xeres-Cadix, graue und gelbe Reihe, ist der Kapitalisirungssatz nach dem vollen Ertrage von 9,60 Frcs. steuerfrei für das Jahr berechnet.

Die theuerste Schuldverschreibung ist die Cordova-Sevilla, aber sie verdient ihren Rang; die Linie hat ihren Werth an sich durch ihre Einnahmen unabhängig von der Gewähr der Saragossagesellschaft, die auch ihren vollen Werth besitzt. In denselben Rang würde aus den gleichen Gründen die Badajoz-Schuldverschreibung einzureihen sein, wenn sie 3 % und nicht 5 % wäre; aus diesem Grunde beträgt der Ertrag der Badajoz-Schuldverschreibung 4,86 %, während er sich für die Cordova-Sevilla bei einem ähnlichen inneren und Bürgschaftswerth nur auf 4,33 % beläuft. Unmittelbar nach der Cordova-Sevilla kommt die Saragossa-Schuldverschreibung 1. Hypothek, welche in Francs verzinst wird, und die Nordspanische 1. Hypothek, welche in Pesetas bezahlt wird, aber mit dem Versprechen der Nachzahlung. Ist diese Reihenfolge gerechtfertigt? Die Saragossagesellschaft schliesst bei einem Aufgeld von 25 % ihre Jahresrechnung ohne Verlust und selbst mit einem Ueberschuss; die Nordbahn dagegen hat, obwohl sie in Pesetas bezahlt, das Jahr 1895 mit einem Fehlbetrag abgeschlossen, und wenn auch für 1896 kein Fehlbetrag mehr entstanden ist, so wird der Ueberschuss verhältnissmässig bescheidener sein als bei ihrer ehemaligen Nebenbuhlerin, der Saragossagesellschaft. Das müsste eigentlich mehr als 0,09 % Unterschied im Kapitalisirungssatz ausmachen; aber der Käufer der Nordspanischen Schuldverschreibung wird durch den bei einer Ermässigung des Aufgeldes zu erzielenden Gewinn angelockt. Es würde bereits eine Ermässigung des Aufgeldes von 25 auf 15 % genügen, damit der Ertrag der Nordspanischen Schuldverschreibung 5,11 % wird und sich der Unterschied auf 0,5 % erhöht.

Die Andalusischen Schuldverschreibungen 1. Hypothek stehen an vorletzter Stelle und es ergibt sich ein Unterschied im Kapitalisirungssatz von 0,86 % gegenüber der Nordspanischen; aber diese Kurse wurden eben durch das Gerücht von dem bevorstehenden Vergleich (convenio) der Andalusischen Gesellschaft veranlasst, während die Lage der Nordbahn aus einer am 30. September 1896 aufgestellten amtlichen Rechnung hervorgeht, man also sehr frische Vergleichsgrundlagen hat. Wenn man nun schliessen kann, dass, nachdem die Zinszahlung in Pesetas vorläufig zugelassen ist, die Lage der Nordbahn derjenigen der Andalusischen Gesellschaft vorzuziehen ist, so erklärt doch der Unterschied in den beiden Gesellschaftslagen schwerlich eine so starke Entfernung der Kapitalisirungssätze; es tritt vielleicht eine Erhöhung der Kurse ein, wenn sich die allgemeine Lage Spaniens nur ein wenig bessert.

Durchaus sonderbar aber ist die Ansicht der Börse über den Rang der Hypotheken. Zwischen den Saragossa-Schuldverschreibungen ersten und dritten Ranges ist ein Unterschied von 0,33 %; zwischen den Nordspanischen erster und fünfter Hypothek ein solcher von 0,61 %; zwischen den Andalusischen der beiden Reihen 0,07 %. Für die Saragossa-Schuldverschreibung ist der Unterschied wohl begründet, da die Gesellschaft mit Ueberschuss wirthschaftet und selbst die Last eines höheren Aufgeldes als gegenwärtig tragen kann; er lässt bei den Käufern den ganz willkürlichen Gedanken vermuthen, dass die Gesellschaft vorkommendenfalls einen Unterschied des Ranges zwischen ihren eigenen Schuldverschreibungen machen würde, im Gegensatz zu dem Verfahren, das soeben die Andalusische Gesellschaft beschlossen hat und das die Schuldscheininhaber der Nordbahn, ohne ein Wort zu sagen, angenommen haben. Eine solche Möglichkeit darf man aber kaum ins Auge fassen, und zwar aus zwei Gründen. Zunächst darf man der Ehrlichkeit der Spanischen Regierung Vertrauen schenken und erwarten, dass sie für die Last des Aufgeldes Entschädigungen bieten wird; es genügt, die Konzessionen zu verlängern, um die Gesellschaften zu schützen und in diesem Falle würde die Verzinsung der Schuldverschreibungen ohne Rücksicht auf den hypothekarischen Rang erfolgen. Wenn sich aber diese Voraussicht nicht verwirklicht, so ist der zweite Grund folgender: Das Vorgehen der Nordbahn und der Andalusischen Gesellschaft, die mit ihren Gläubigern ohne Rücksichtnahme auf den hypothekarischen Rang verhandelt haben, hat den Werth der besonderen und nach einander folgenden Hypotheken mehr denn je entkräftet. Man ist von der Anwendung eines den hypothekarischen Rang berücksichtigenden Vergleichs zurückgetreten, weil man sich vor dem Zusammenbruch fürchtet, den eine Zerstückelung des Netzes, die doch bei Ausübung der Hypothekenrechte erforderlich sein würde, nach sich ziehen müsste.

Bei einer Gesellschaft, die ein einziges Netz betreibt, kann der Rang der Guthaben angewendet werden, indem die Erträge ganz an die erste, dann an die zweite, dann an die dritte Reihe fallen; das ist einfach und leicht anwendbar. Aber bei einer Gesellschaft, die eine grosse Anzahl verschiedener Konzessionen betreibt und Gruppen von Schuldverschreibungen ausgegeben hat, die ausser einer allgemeinen Gewähr je eine erste Hypothek auf ein Theilnetz, eine Linie oder nur Strecke haben, wird die Achtung vor diesen hypothekarischen Rechten praktisch unmöglich. Man würde sich darin verlieren, den klarsten Theil des Ertrages des künftig in Stücke zerschnittenen Betriebes in Kosten und Rechtsstreitigkeiten zu zersplittern. Bei künftigen Vergleichen werden lediglich die einfachen Rechte oder Vorrechte und nicht die Ordnung der Hypotheken nach Strecken geachtet werden. Das hat übrigens die Andalusische Gesellschaft gethan, indem sie den Schuldverschreibungen Sevilla-Xeres einen bevorrechteten Rang vor denen ihrer eigenen Ausgaben gab. Das würde auch die Nordspanische Bahn bezüglich der Asturischen und besonders bezüglich der Barcelona- und der besonderen Pampelona-Schuldverschreibungen gethan haben, wenn diese Gesellschaft einen Vergleich angeboten hätte, anstatt, wie sie es gethan, geschickter zu verfahren, indem sie eine vorläufige Maassregel ergriff, gegen die sich niemand auflehnte. Dasselbe endlich würde die Saragossagesellschaft bezüglich der Cordova-Sevilla- und der Badajoz-Schuldverschreibungen thun, wenn sie gegen jede Erwartung und gegenüber einem wirklichen, Spanien unwiderruflich vernichtenden Zusammenbruch sich ebenfalls gezwungen sähe, sich mit ihren Gläubigern zu vergleichen.

Wenn man heute diese Meinung ausspricht, so kann man sich nicht auf rechtliche Gründe stützen, man darf auch nicht das Spanische Gesetz angreifen, welches angeordnet hat, dass man, um Schuldverschreibungen auszugeben, ihnen irgend eine besondere und bestimmte Verwendung geben müsste. Dieses Gesetz hat übrigens die ausgezeichnete Wirkung gehabt, die Schaffung von Schuldverschreibungen zu mässigen und lediglich aus diesem Grunde ist sein Bestehen glücklich. Aber die Thatsachen liegen vor, und zwar Thatsachen, welche glauben lassen, dass die Anwendung der hypothekarischen Rechte niemals vollständig und unbedingt erfolgen werde. Wenn diese Ansicht richtig ist, so würde daraus hervorgehen, dass die Kurs- und Kapitalisirungs-Unterschiede der gleichen Gesellschaft in Zukunft, wenn nicht vollständig, so doch grösstentheils verschwinden werden; indessen heute richten sich die Kurse der verschiedenen Schuldverschreibungen noch nicht danach.

Aus Südamerika.

Chile.

Nach einer amtlichen Statistik haben die Staatsbahnen eine Ausdehnung von 1 734 km und einen schätzungsweisen Werth von 72 Millionen Piastern; ihr Fahrpark besteht aus 234 Lokomotiven, 335 Personen- und 3 927 Güterwagen. Die Privatbahnen haben eine Länge von 1 587 km und liegen grösstentheils nördlich von Valparaiso.

Eine Englische Unternehmergruppe hat die Konzession für den Bau der Transandenbahn erhalten nebst Gewährleistung von 4,5 % Zinsen auf ein Aktienkapital von 1 300 000 £.

Peru.

Im Dezember 1896 hat die Regierung an Alexandro und Maximo Guevara die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Chocope über Paijan nach dem Hafen Malabrigo ertheilt.

Die Uebertragung der Konzession für die Eisenbahn Cherrepe-Hualgaxoc von Cuthbert B. Jones auf die „Pacific Company“ ist Ende Dezember 1896 genehmigt worden.

Die Peruanische Regierung hat beschlossen, für den Bau einer Eisenbahn von Lima nach Pisco nebst Zweigbahnen einerseits nach Callao, andererseits nach dem Icathale auf 20 Jahre Zollfreiheit für die Einfuhr von Material, die Ueberweisung von 25 000 ha Land, die Befreiung von allen Gebühren und das Enteignungsrecht zu bewilligen.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Eisenbahndirektor Nöh, bisher in Düsseldorf, ist als Mitglied (auftragsweise) an die Königliche Eisenbahndirektion in Altona versetzt worden.

Der Geheime Baurath Gehlen, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Saarbrücken, ist gestorben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. Mai d. J. wird die neu erbaute Strecke Hermeskeil-Türkismühle sowie die Theilstrecke Wemmetsweiler-Lebach der Neubaustrecke Wemmetsweiler-Hermeskeil dem Betriebe übergeben.

An der neuen Strecke Hermeskeil-Türkismühle liegen in der Richtung von Hermeskeil nach Türkismühle die Haltestelle Bierfeld, die Station Nonnweiler, die Haltestellen Otzenhausen und Soetern.

An der von der Fischbachbahn abzweigenden Theilstrecke Wemmetsweiler-Lebach liegen in der Richtung von Wemmetsweiler nach Lebach die Station Illingen, der Haltepunkt Wustweiler, die Haltestelle Dirmingen, die Holzverladestelle Hölz, die Haltestelle Eppelborn, der Haltepunkt Bubach und die Station Lebach.

Von obigem Tage ab findet auf den genannten Strecken die Beförderung von Personen in 2., 3. und 4. Wagenklasse, von Gepäck, Eilgut, Gütern, Leichen und lebenden Thieren unter den Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands statt.

Sämmtliche neue Verkehrsstellen der Strecke Hermeskeil-Türkismühle sind für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen, sowie von Leichen und lebenden Thieren eingerichtet, dagegen ist die Abfertigung von Fahrzeugen bei allen Haltestellen ausgeschlossen. Sprengstoffe können von allen neuen Verkehrsstellen mit Ausnahme von Otzenhausen abgefertigt werden.

Von den neuen Verkehrsstellen der Theilstrecke Wemmetsweiler-Lebach sind eingerichtet:

die Haltestellen Dirmingen und Eppelborn, sowie die Stationen Illingen und Lebach für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen sowie von Leichen und lebenden Thieren,

die Haltepunkte Bubach und Wustweiler lediglich für den Personen- und Gepäckverkehr,

die Holzverladestelle Hölz nur für die Abfertigung von Holz in Wagenladungen.

Die Abfertigung von Fahrzeugen kann nur von den Stationen Illingen und Lebach erfolgen, Sprengstoffe dagegen können von allen Verkehrsstellen mit Ausnahme von Illingen abgefertigt werden.

Der Fahrplan ist folgender:

a) Strecke Hermeskeil-Türkismühle.

Entfernung km	498 2—4	500 2—4	502 2—4	Zug-Nr. Klasse	Stationen	Zug-Nr. Klasse	499 2—4	501 2—4	503 2—4
	6.50	11.40	7.17	ab	Hermeskeil	an	9.59	2.29	10.24
6,6	7.03	11.57	7.34	„	Bierfeld	ab	9.44	2.14	10.12
2,0	7.15	12.11	7.48	„	Nonnweiler	„	9.33	2.03	10.04
3,2	7.23	12.24	8.01	„	Otzenhausen	„	9.19	1.49	9.56
5,0	7.34	12.39	8.16	„	Soetern	„	9.02	1.32	9.43
5,6	7.45	12.53	8.30	an	Türkismühle	ab	8.45	1.15	9.30

b) Strecke Wemmetsweiler-Lebach.

Entfernung km	493 2—4	495 2—4	497 2—4	Zug-Nr. Klasse	Stationen	Zug-Nr. Klasse	490 2—4	492 2—4	494 2—4
	8.25	2.41	7.00	ab	Neunkirchen	an	7.22	1.25	6.00
4,1	|	|	|	„	Schiffweiler	ab	|	|	|
4,0	8.50	3.06	7.20	„	Wemmetsweiler	„	7.07	1.05	5.40
3,1	9.02	3.18	7.28	„	Illingen	„	6.54	12.50	5.25
2,8	9.14	3.29	7.36	„	Wustweiler	„	6.46	12.38	5.13
2,9	9.25	3.40	7.43	„	Dirmingen	„	6.39	12.27	5.02
1,0	× 9.32	× 3.47	|	„	Hölz	„	|	× 12.17	× 4.52
2,8	9.38	3.54	7.52	„	Eppelborn	„	6.30	12.13	4.48
1,6	9.47	4.01	7.58	„	Bubach	„	6.24	12.05	4.40
3,2	9.56	4.10	8.05	an	Lebach	ab	6.18	11.53	4.30

Die bezüglichen Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

St. Johann-Saarbrücken, den 5. Mai 1897. (1053)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Juli d. J. ab führt die an der Strecke Köln-Düren gelegene Station Königsdorf die Bezeichnung „Gross-Königsdorf".

Köln, den 8. Mai 1897. (1054)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit Ende Juni d. J. tritt der Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes sowie Brikets nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen, der Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nordbahngesellschaft und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vom 1. Juni 1889 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen I bis X ausser Kraft. Sollte für diesen Verkehr bis zu dem genannten Zeitpunkt ein neuer Tarif nicht zur Herausgabe gelangen, so müssten die betreffenden Sendungen im gebrochenen Verkehr abgefertigt werden.

Breslau, den 7. Mai 1897. (1055)

Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Für Sendungen von Glas, Porzellan und Thonwaaren aller Art in beliebiger Verpackung, ab Hermsdorf-Klosterlausnitz (E.-D. Erfurt) nach den Stationen Bern, Langenthal und Olten der Schweizerischen Centralbahn, welche zu den am 15. April l. J. im Norddeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbande in Kraft getretenen Ausnahmefrachtsätzen (s. Vereinszeitung Nr. 31 1897) direkt abgefertigt werden, werden gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe nachstehende Beträge zurückvergütet:

Für Frachtstückgutsendungen 13
„ Ladungen von mindestens 5000 kg 7
„ „ „ „ 10 000 „ 8
Centimes für 100 kg.

München, im Mai 1897. (1056)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der im Ausnahmetarif Nr. 13 des internen Gütertarifes enthaltene Frachtsatz für Cementsendungen ab Heidelberg nach Mannheim transit Wasserweg, welcher mit unserer Bekanntmachung vom 24. v. Mts. Nr. 41485 G. auf 1. August d. J. aufgehoben wurde, bleibt noch bis zum 1. November d. J. bestehen.

Karlsruhe, den 5. Mai 1897. (1057)

Generaldirektion.

Am 10. Mai d. J. tritt ein Nachtrag II zum Binnen-Personen- und Gepäcktarif in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen zu § 16 der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung. Die in dem Nachtrage aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Berlin, den 6. Mai 1897. (1058J)

Königl. Direktion der Militär-Eisenbahn.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 19. Januar d. J. wegen Erhöhung der Entfernungen im Verkehr mit der Station Ubstadt Nebenbahn um je 3 km wird weiter bekannt gegeben, dass die erhöhten Entfernungen nur bei Berechnung der Frachten für Eil- und Frachtgüter im Güterverkehr Badische Staatsbahnen-Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb zu Grunde gelegt werden, während bei Berechnung der Lieferfristen usw. die wirklichen Entfernungen zur Anwendung kommen.

Diese Bestimmung ist gemäss der Vorschriften unter I[2] genehmigt worden.

Karlsruhe, den 6. Mai 1897. (1059)

Generaldirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif. Ausnahmetarif für Petroleum und Rohbenzin vom 1. November 1895. Vom 15. Mai l. J. an ermässigen sich die Frachtsätze in der Abtheilung b für Rohbenzin (Petroleum-Naphta) zwischen der Station Fürth einerseits und den sämmtlichen Oesterreichischen Tarifstationen anderseits um 7 ₰ für 100 kg.

München, im Mai 1897. (1060)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Holz ab Knittelfeld nach den Münchener Bahnhöfen Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

München, im Mai 1897. (1061)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Italienischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. wird der Nachtrag II zu Theil I des Niederländisch-Italienischen Gütertarifs vom 1. Januar 1893 eingeführt.

Er enthält Aenderungen und Ergänzungen zu einzelnen Artikeln der reglementarischen Bestimmungen.

Köln, den 7. Mai 1897. (1062)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. gelangen zwischen den Stationen der Nebenbahn Neustadt-Gogolin und den dem Ostdeutschen Privatbahngüterverkehr angehörenden Stationen der Königlichen Eisenbahndirektionen Breslau, Kattowitz und Posen für den Güterverkehr direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen sowie des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II und des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) zur Einführung. Bezüglich des Rohstofftarifs wird der direkte Verkehr der genannten Nebenbahn nur auf die unter Ziffer 1—4 angeführten Artikel ausgedehnt.

Die im Verkehr mit der Nebenbahn Neustadt-Gogolin seitens der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz durch Bekanntmachung eingeführten direkten Frachtsätze für einzelne Güter treten mit dem 15. Mai d. J. ausser Gültigkeit.

Soweit jedoch gegenüber den von der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz eingeführten Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, bleiben die zur Zeit bestehenden Frachtsätze noch bis zum 30. Juni d. J. in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 6. Mai 1897. (1063)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Geflügel aus Ungarn vom 1. September 1896. Ab 1. Juni d. J. gelangt der I. Nachtrag zur Ausgabe, welcher neue Frachtsätze für Deutsche und Ungarische Stationen, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält.

München, im April 1897. (1064)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-Bayerischer Güterverkehr. Vom 1. Mai l. J. an werden die Stationen Sauerlach und Tölz in den Ausnahmetarif Nr. 1 für Holz, Abtheilung a des Saarbrücken-Bayerischen Tarifs mit Stationsfrachtsätzen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

München, im Mai 1897. (1065)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr. Für die Anwendung des Ausnahmetarifs Nr. 7 auf den Artikel „Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt" gelten hinsichtlich der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen die gleichen Bestimmungen wie im Hessisch-Bayerischen Gütertarif für die Anwendung des Ausnahmetarifs 5 a auf den Artikel Gaskoks.

München, im Mai 1897. (1066)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-Hessischer Gütertarif. (Gruppen IV/VI.) Mit sofortiger Gültigkeit treten die nachstehenden Entfernungsänderungen in Kraft:

von Betzdorf nach:

Oldesloe . . .	— km	statt	153 km
Osterfeld Rh. .	153 „	„	316 „
Osterwald . .	316 „	„	270 „
Ottbergen . .	270 „	„	221 „
Paderborn . .	221 „	„	608 „
Paulinenaue .	608 „	„	184 „

von Tettenborn-Sachsa nach
Osnabrück Br. B. 232 km statt 332 km.

Cassel, den 3. Mai 1897. (1067)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. tritt eine Ergänzung des Ausnahmetarifs 2 für Düngemittel usw. (Rohstofftarifs), sowie ein neuer Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen und Braunkohlen usw. in Kraft. Das Nähere ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 6. Mai 1897. (1068)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Ungarischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. treten die Nachträge IV zu den Tarifheften 1 und 4, VI zu den Tarifheften 2 und 3 und V zum Tarifheft 5 in Kraft.

Sie enthalten insbesondere neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 8 (getrocknetes Obst), 21 (Benzin aus Erdöl) und 23 (Holzstoff usw.).

Soweit die neuen Frachtsätze höher sind, als die bestehenden, gelten sie erst vom 1. Juli d. J. an.

An dem gleichen Tage treten die jetzigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 (getr. Obst) für die Stationen Bazias, Oravicza, Orsova und Verciorova ausser Kraft.

Abdrücke der Nachträge können von den Verbandsstationen oder von unserer Wirthschafts-Hauptverwaltung hier bezogen werden.

Dresden, den 3. Mai 1897. (1069)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo, Thorn transit und Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Heft 2. Für die Beförderung von Eiern in Ladungen von mindestens 10000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht und zwar für Sendungen, die von Russischen Stationen nördlich, östlich oder südlich der Linie Grajewo-Bialystok-Brest-Kowel herstammen, werden mit Gültigkeit vom 20. Mai 1897 neuen Stils folgende Umkartirungsfrachtsätze bis zur Grenzstation Herbesthal eingeführt:

von Eydtkuhnen transit	4,40 ℳ	für	100 kg
„ Prostken	„ 4,32 „	„	100 „
„ Illowo	„ 3,72 „	„	100 „
„ Thorn	„ 3,27 „	„	100 „
„ Alexandrowo	„ 3,34 „	„	100 „

Diese Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen mit direktem Frachtbrief von der Russischen Versandstation nach Paris aufgeliefert und befördert werden.

Bromberg, den 4. Mai 1897. (1070)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Stettin-Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. werden in vorbezeichnetem Verkehre nach der Haltestelle Stöven des Eisenbahn-Direktionsbezirks Stettin neue Frachtsätze für 10000 und 45000 kg-Sendungen zur Einführung gebracht, auch treten einige Berichtigungen ein.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahmefrachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 6. Mai 1897. (1071)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Im direkten Verkehr unserer Station Mannheim mit den Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen und der Grossh. Oldenburgischen Staatsbahnen werden, soweit die Verkehrsleitung über Louisa-Friedrichsfeld erfolgt, mit Wirkung vom 15. Mai d. J. für die Beförderung von Gross- und Kleinvieh in Wagenladungen die auf den Preussischen Staatseisenbahnen bestehenden, ermässigten Taxen des Staffeltarifs eingeführt. Dieselben betragen:

bei Entfernungen bis zu 100 km 2,00 ₰
bei Entfernungen von 101 bis 200 km Anstoss von . . . . 1,75 „
bei Entfernungen von 201 bis 300 km Anstoss von . . . . 1,50 „
für jedes weitere km Anstoss von 1,00 „
für das Quadratmeter Ladefläche.

Für Kleinvieh in doppelbödigen Wagen werden die vorstehend angegebenen Sätze mit einem Zuschlag von $33^1/_3$ % ($^1/_3$) berechnet.

Die Taxen für Einzelsendungen, ferner die Taxen für Pferde in Einzelsendungen und Wagenladungen, sowie die Abfertigungsgebühren erfahren keinerlei Ermässigung.

Karlsruhe, den 6. Mai 1897. (1072)
Generaldirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Einführung eines Nachtrages zum Getreidetarife. Mit 1. Juli 1897 tritt zu dem ab 1. Januar 1896 gültigen Tariftheil II Heft 2, Ausnahmetarif für den Transport von Getreide usw., im Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderung der Bezeichnung des Lagerhauses in Bubna (St. E. G.).
2. Aenderung der Tariftabellen für die Galizischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, wodurch in einzelnen Stationen Frachterhöhungen eintreten.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 1. Mai 1897. (1073)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband. Abänderung der Bezeichnung des Lagerhauses der priv. Oesterreich.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna. In dem vom 1. März 1896 gültigen Tarife Theil II Heft 2 für den obbezeichneten Verband ist auf Seite 189 die Bezeichnung sub. lit. h: „im Lagerhause der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Bubna" abzuändern auf „im öffentlichen Lagerhause der Firma D. Schick und Rosenbaum, Bubna St-E.-G.". Desgleichen ist im Tarife Theil II Heft 3 des genannten Verbandes vom 1. November 1895 auf Seite 7 Ziffer III der Reexpeditionstabelle der erste Absatz abzuändern auf:

„Im öffentlichen Lagerhause der Firma D. Schick und Rosenbaum in Bubna St.-E.-G., sowie im Lagerhause der Böhm. Unionbank in Prag (Bubna), Station der Buschtêhrader Eisenbahn, dann im Lagerhause der Anglobank in Prag, Station der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn".

Wien, am 3. Mai 1897. (1074)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Forts. der Amtlich. Bekanntm. S. VII.

Nr. 9. Jahrgang 1897. Berlin, am 12 Mai 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	409	1	Kiste	Photographierahmen	22	1	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
2	A	—	1	—	Gewicht	4	2	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
3	A	3466	1	Fass	leer	8	3	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Meiningen-Mainz.
4	A B C	9360	1	„	Bier	25	4	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
5	A F	894	1	Kiste	leer	23	5	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
6	A F / T G	—	1	Sack	Säcke	38	6	Zahna	K. E.-D. Halle a/S.	
7	A F C	4360	1	Bund	Schaufeln	16,5	7	Bretten	Badische Stsb.	
8	[illegible]	403	1	Kiste	leere Kistchen	9,5	8	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
9	A H	4347	1	Sack	ansch. Salpeter	26	9	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	bezettelt: Lage / Bochum.
10	A K	618	1	Fass	Gasolin	276	10	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
11	A P	600	1	„	leer	15	11	Gemünden	Bayerische Stsb.	
12	A W	77	2	—	eiserne Eimer	21	12	Münden H.	K. E.-D. Cassel	
13	A Z	597	1	Kiste	gefüllt	25	13	Gemünden	Bayerische Stsb.	
14	B	327	1	—	l. Erdölfass	36	14	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
15	B	769	1	Fass	leer	15	15	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	B	15520	1	„	ansch. Oel	217	16	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
17	B/C	2534	1	Kiste	leer	4	17	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Flonheim-Mainz.
18	B B / M	2231	1	Korb	gefüllt	24	18	„	„	Welgesheim-Mainz.
19	C	4322	1	Kiste	?	10,5	19	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
20	C I	1/2	2	Stück	(Schachtel u. Pack)	9	20	Hasselt	Gr. Central Belge	
21	C C	13894	1	Kiste	leer	54	21	Burg	K. E.-D. Magdeburg	
22	C P S	6809	1	—	leere Kiste	38	22	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
23	C R	2910	1	Ballen	Leinen	12	23	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	bezettelt mit Emsdetten-Hilden.
24	C S	1598	1	Kiste	Blechwaaren	15	24	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
25	C V N	241	1	Fass	Butter	61	25	Opladen	„	
26	C W	3	1	Bund	2 eis. Stangen	6	26	Altona	K. E.-D. Altona	
27	D & K	2632	1	—	leere Kiste	12	27	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
28	D R	3320	1	Kiste	Weizenpulver	20	28	Remscheid	„	
29	E A	10	2	Pack	Rohrstühle	20	29	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
30	E B	—	1	„	alte, leere Säcke	22	30	Ammendorf	K. E.-D. Erfurt	
31	E K	1	2	Kolli	Pflugschaaren	12,5	31	Mühlhausen i/Th.	„	
32	E M	10841	1	Kiste	Eiernudeln	17,5	32	Lauchheim	Württemberg. Stsb.	
33	E M S	4271	1	Ballen	?	151	33	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
34	F	3591	1	Fass	leer	5,5	34	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
35	F B	155	1	Kiste	leer	—	35	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
36	F E	3	1	Sack	Bettzeug	12	36	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	
37	F H	1837	1	Fass	leer	18	37	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
38	F K	—	1	Sack	leere Cementsäcke	6,5	38	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
39	F K	8316	1	Stange	Stahl	10	39	Basel	Badische Stsb.	
40	F O	21	1	Kiste	Bücher	37	40	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
41	F S	6179 / 6180 / 6181	3	Rollen	Papier	129	41	Lindau	Bayerische Stsb.	
42	F V	26780	1	Kübel	Wagenfett	56	42	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	Cassel-U-Elberfeld.
43	F W	11245	1	Ballen	Wagendecke	22	43	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
44	G	346	1	Fass	leer	26	44	Hanau Westb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
45	G	1	1	Kiste	gefüllt	33	45	Regensburg	Bayerische Stsb.	Wien beschr.
46	G H	—	2	—	Ofenrohre	2	46	Immendingen	Badische Stsb.	
47	G R	56	1	Fass	leer	15	47	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
48	G S	—	1	—	Ambos	164	48	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
49	G W	13957 / 13959 / 13963 / 13965 / ohne	5	Kisten	leer	—	49	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
50	H	36	1	Koffer	leer —	—	50	Giessen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
51	H	—	1	Tafel	Eisenblech —	13	51	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
52	H	1	1	Reise-koffer*)	Effekten —	?	52	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	*) grün gestrichen. Gotha.
53	H A	2093	1	Kiste	leer —	7	53	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
54	H B	—	3	Bund	ordin. Rundstahl —	121	54	Aue	Sächsische Stsb.	
55	H & C M	37169	1	Korb	? —	35	55	Posen	K. E.-D. Posen	
56	H D	I	1	„	Kleider —	22	56	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
57	H F	3580	1	Eimer	Gelée —	13	57	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
58	H L K	74	1	Pack	12 Eimer —	32	58	Seesen	K. E.-D. Cassel	
59	H M	17462	1	Päckchen	? (gefüllt) —	0,5	59	Grossheringen	K. E.-D. Erfurt	
60	H N F	19925	1	Kiste	eis. Beschläge —	45	60	Breslau-Märk.	K. E.-D. Breslau	
61	H S & Co.	640	1	„	Brittania-Silberwaaren	31	61	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	beschr.: Würen.
62	H W	45	1	—	1. Margarinekübel —	5,5	62	Hannover N.	„	beschr.: Hildesheim-Hannover.
63	ℬ	6952	1	Fass	leer —	21	63	Hanau-West	K. E.-D. Frankf. a/M.	
64	J C	—	—	—	leere Säcke —	20	64	Hasselt	Grand Central Belge	
65	J K	414	1	Korb	leer, alt —	23	65	Simbach	Bayerische Stsb.	
66	J M S	37	1	Sack	Kaffee —	59	66	Opalenitza	K. E.-D. Posen	
67	J S	88/89	2	Fässer	Schmalz —	112	67	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
68	J S	59	1	Kiste	leer —	8	68	Hagen-Oberh.	„	
69	K	—	1	Bund	Draht —	34	69	Calw	Württemberg. Stsb.	
70	K	43005	1	Kiste	gefüllt? —	74	70	Frkfrt. a/M. H.L.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
71	K	3273	1	„	Glas —	32	71	Gräfenroda-Herrenmühle	K. E.-D. Erfurt	
72	K	6538	1	Fass	leer —	15	72	Bingen	Direktion Mainz	
73	K A S	10669	1	—	Biegemaschine —	159,5	73	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
74	K H	10	1	Kiste	leer —	26	74	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
75	K H A	—	1	—	loser Maschinentheil	140	75	Jena S. B.	K. E.-D. Erfurt	
76	K H O	227	1	Kiste	? —	28	76	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
77	K K St B	—	2	Kipfen	— —	—	77	Simbach	Bayerische Stsb.	
78	K K St B	—	4	„	— —	—	78	„		
79	K K	—	1	Stange	Stahl —	13	79	Aurich	K. E.-D. Münster	
80	K S / K	—	1	Ballot	Manufakturwaaren —	57	80	Bremen	K. E.-D. Hannover	
81	K S	342	1	Fass	leer —	12	81	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
82	K W	68	1	Sack	Samen —	41	82	Fröndenberg	K. E.-D. Cassel	**)
83	L H	379/80	2	Kisten	? —	91	83	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
84	T A M	697	1	Kiste	? —		84			
85	L L	—	1	Kollo	Sprotten —	18	85	Berlin H.u.L. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
86	L M	5	1	Kiste	Zündhölzer —	16	86	Düdelingen	Reichsbahn	
87	M Λ	135	1	„	Blechbüchse —	5	87	Dülmen Stsbhf.	K. E.-D. Münster	
88	M	843	1	„	Würste —	18,5	88	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
89	M / CP	10698	1	„	leer —	13	89	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Ilmenau-Mainz.
90	MFAG	763	1	Bund	2 Sessel —	11	90	Frkfrt. a/M. Stsbh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
91	—	1/2	1	„	1 Kinderstuhl —		91			
92	M L	6905	1	Fass	? —	128	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	M M	501	1	Ballen	alte Leinewand (Verpackungsmaterial)	146	93	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
94	M W	379. 3790	2	Fässer	gefüllt? —	420	94	Frkfrt. a/M. Stsbh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
95	M W N	5791	1	Fass	gefüllt? —	205	95			
96	M W	531 oder 8858	1	Kiste	? —	28	96	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	Erbach-Düsseldorf.
97	N	—	1	Bund	eis. Platten —	15	97	Rastatt	Badische Stsb.	
98	N A B	401	1	Fass	? —	—	98	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	mit Messingschild.
99	Nr.	2	1	—	Krahnwageschlüssel	—	99	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
100	P	5	1	Pack	2 Haken —	25	100	Güstrow	„	
101	P B	405/6	2	Kisten	Eisenwaaren —	149	101	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	beschr.: Borne.
102	P C	—	1	Stück	Wagenfeder —	12	102	Konstanz	Badische Stsb.	
103	P K	7290	1	Kiste	Wäsche —	23	103	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
104	R 2 / A H	2458 / 2458	1	Ballen	Rohtabak —	79	104	Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
105	R B	4183	1	Fass	leer —	16	105	Breslau-Märk.	K. E.-D. Breslau	
106	R & C.	2142	1	Sack	leere Säcke —	46	106	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
107	R H	1749	1	Kiste	Gruppenbild —	—	107	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
108	R M	1/2	2	Kolli	Herdrohr —	218	108	Pyrmont	K. E.-D. Hannover	
109	R S	VII	1	Kollo	Sophatisch —	19,5	109	Posen	K. E.-D. Posen	
110	S	884	1	Ballen	Baumwollwaaren —	39	110	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Hamburg.
111	S	17/18	4	Säcke	ansch. Düngemittel —	292	111	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
112	S	3734	1	Korbflasche	Lack —	38	112	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Köln-Ger.-Elberfeld.

**) Bez.: Königl. Samendarre, Wolfgang.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
113	S A	1199	1	—	eis. Ständer	30	113	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	beschr.: Dieren.
114	S B	100	1	Kiste	leer	55	114	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Schöningen.
115	S C	5613	1	Sack	Hafer	26	115	Busendorf	Reichsbahn	
116	S C	—	—	—	gelochte Eisenbleche	72	116	Soest	K. E.-D. Münster	
117	S F	129	1	Kübel	gefüllt	62	117	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
118	S & G	8914	1	Ballen	Tuch	63	118	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
119	St V	15	1	Tafel	Stahlblech	17	119	Coburg	K. E.-D. Erfurt	2 m lg., 0,5 m br.
120	T (roth)	—	31	—	eiserne Rosten	139,5	120	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
121	T H	88	1	Kiste	Fleischwaaren	321	121	O'Lahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
122	—	89/93	5	Säcke			122			
123	V B	70	1	Kiste	Steingut	63	123	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Lüdenscheid-Elberfeld.
124	I W 4 1/94	—	1	—	Matrosensack	29	124	Frankfurt a/M. Gep.-Abf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	gez.: P. Fischer.
125	W	1	1	Fass	leer	25	125	Hanau Westb.	„	
126	W H	I	1	—	Eisenplatte	14	126	Beckum Egl.	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gef.
127	W J	498/9	2	Fässer	gefüllt?	111	127	Eitorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
128	W M	312	1	Ballen	Packleinen	46	128	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
129	W & P	4	1	Kiste	Plüschvorhänge	35	129	„	„	
130	W T	1488	1	Holzverschlag	Blechwaaren	48	130	Grätz	K. E.-D. Posen	
131	W W	970	1	Kiste	leer	104	131	Wreschen	„	
132	Z	945	1	Ballen	Plüschstoffe	12,5	132	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
133	O & J Ambritz I	—	1	Fass	Eisentheile	114	133	Corbach	K. E.-D. Cassel	
134	B Z Berlin	3869	1	—	l. Verschlag	58	134	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
135	Berlin K E D M	8	1	—	Kette	?	135	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
136	Bayreuth Berlin	6	1	—	Wagendecke	—	136	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
137	Burgemond	—	1	Korb	gefüllt	12	137	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
138	C M Cassel	—	2	Stück	Ladendräsen	188	138	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
139	S C Crone a/Br.	3353	1	Holzgestell	8 Blechkisten, Moränen in Gelée	33	139	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
140	Dortmund	16102	1	—	leeres Bierfass	30	140	Niedermendig	St. Johann-Saarbr.	
141	E S S Berlin, Potsd. B.	6561	1	—	Maschinenstück	503	141	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
142	Paul Hayau C F	38	1	Pack	Schrauben	20,5	142	Breslau-Märk.	K. E.-D. Breslau	
143	Heinig	—	1	Sack	Kartoffeln	51	143	Kösen a/S.	K. E.-D. Erfurt	
144	C K König	—	1	Pack	Schrauben	26,5	144	Breslau-Märk.	K. E.-D. Breslau	
145	A L Mohr	158173/4	2	Kübel	Margarine	60	145	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
146	Mouscron	108	1	Kollo	Tau	6	146	Posen	K. E.-D. Posen	
147	W Schiling	—	1	—	l. 1/4 Stückfass	—	147	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
148	grün	1	1	Stange	Eisen	11	148	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
149	—	88	1	Korb	2 Räder*)	14	149	Treuen	Sächsische Stsb.	
150	—	1471	1	—	leere Kanne	25	150	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
151	—	7963	1	Kollo	1 Fl. eingemachte Früchte u. 2 Pack Kräuter	2	151	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
152	—	9656	1	Kiste	Zucker	28	152	Mörchingen	Reichsbahn	
153	—	10252	1	Kollo	Ofenthür mit Rahmen	2,5	153	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
154	—	24400	1	Fass	leer	12	154	Diedenhofen	Reichsbahn	
155	—	33418	1	—	Stahlbehälter	36	155	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
156	—	118025	1	—	Jauchepumpe	68	156	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
157	D	10051	1	Kiste	?	68	157	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
158	E	25109	1	Ballen	Tuch	16	158	Frkfrt. a/M. Stsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

*) An den Rädern sind 2 Schlittschuhe mit Lederschuhen befestigt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
159	W (im Dreieck)	8795	1	Kiste	? —	126	159	Hoheneggelsen	K. E.-D. Hannover	
160	R W J	—	1	"	? —	38	160	Gera	K. E.-D. Erfurt	
161	✡ E. S.	861. 868, 885. 892	4	Fässer	Kernpuder —	420	161	München C.	Bayerische Stsb.	
162	weisser Strich	//	5	Stück	weisse Ofenplatten —	—	162	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
163	roth ×	—	1	—	Abstellventil —	31	163	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
164	II	—	1	Stange	Flacheisen —	—	164	Osnabrück	K. E.-D. Münster	*)
165	weisser Strich	—	1	—	Roststab —	6	165	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
166	weisser Strich	—	1	—	Gasrohr 5,12 m lg. —	13	166	Vieselbach	"	
167	grüner Strich	—	1	Stange	Eisen —	15	167	Eichicht	"	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
168	—	—	2	Kolli	6 Stck Achsbuchsuntertheilbügel	29	168	Berlin H.u.L. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
169	—	—	2	"	Achsbuchslager-Hülsentheile	?	169	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
170	—	—	1	Bund	Bambusstöcke —	1	170	Konstanz	Badische Stsb.	
171	—	—	1	Pack	Bandeisen —	39	171	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	—	1	Stück	Bauholz —	41,5	172	Karlstadt	Bayerische Stsb.	
173	—	—	1	Bund	Baumpfähle —	56	173	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
174	—	—	1	Pack	Bettstellentheile —	19	174	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
175	—	—	1	—	alter Blecheimer —	—	175	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
176	—	—	1	Sack	Bohnen —	98	176	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
177	—	—	30	Stück	Bretter —	—	177	Luxemburg	Wilh.-Luxemburgb.	
178	—	—	1	Bund	6 Bretter u. Latten —	12	178	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
179	—	—	1	—	Bufferscheibe —	—	179	Bingerbrück	Direktion Mainz	
180	—	—	1	Sack	Bürsten —	3	180	Berzée	Grand Central Belge	
181	—	—	1	—	Decke —	—	181	Reinheim	Direktion Mainz	
182	—	—	1	—	Decke —	—	182	Mannheim	Badische Stsb.	
183	—	—	1	—	gusseis. gerippter runder Deckel	5	183	Augsburg	Bayerische Stsb.	
184	—	—	1	—	Deckel zur Milchkanne	—	184	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
185	—	—	19	Stück	Dielen —	—	185	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf freier Strecke gef.
186	—	—	2	"	Latten —		186			
187	—	—	4	—	l. Eierkisten —	—	187	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
188	—	—	1	Bund	8 Stangen ⊔ Eisen —	22	188	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
189	—	—	1	Stange	Eisen —	17	189	Breslau-Märk.	K. E.-D. Breslau	1 m lang.
190	—	—	1	"	Eisen —	11	190	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
191	—	—	2	Kolli	T-Eisen ca. 1,5 m lg.	—	191	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Crefeld Eilg.-Barmen.
192	—	—	1	Stück	Eisen —	—	192	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
193	—	—	1	Stange	Eisen —	11,5	193	Bremen	K. E.-D. Hannover	
194	—	—	15	—	Eisenblechplatten —	14	194	Thorn	K. E.-D. Bromberg	1,90 m lg. u. 5 cm Durchm.
195	—	—	1	—	Eisenrohr —	—	195	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
196	—	—	3	Stück	Eisenstangen —	9,5	196	Lollar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
197	—	—	1	—	Eisenstange, 1,20 m lg.	—	197	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	**)
198	—	—	1	Bund	halbrunde Eisenstäbe an den Enden durchlocht	10,5	198	Minden	K. E.-D. Hannover	1,5 m lang.
199	—	—	1	Pack	Eisentheile in Leinen	2,5	199	Artern	K. E.-D. Erfurt	
200	—	—	1	Korb	Eisenwaaren	14	200	Warburg	K. E.-D. Cassel	
201	—	—	2	Bund	eis. Fensterstangen und Beschläge	20,5	201	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
202	—	—	1	"	Flacheisen —	24	202	St. Georgen i/Schw.	Badische Stsb.	
203	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	27,5	203	Drebber	K. E.-D. Münster	***)
204	—	—	1	Pack	eis. Gardinenstangen	3,5	204	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
205	—	—	1	—	eis. Gestell —	6,5	205	Breslau-Märk.	K. E.-D. Breslau	Laternenform.
206	—	—	2	Säcke	frisches Grün —	?	206	Spandau	K. E.-D. Berlin	verkauft.
207	—	—	1	Kiste	Gummischläuche —	50	207	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
208	—	—	1	—	Gusstheil (Lager) —	345	208	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
209	—	—	1	Kollo	Handkurbel —	0,5	209	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
210	—	—	1	Kiste	Harzkäse —	6	210	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
211	—	—	1	Kollo	5 Kaffeebrenner —	10	211	Spandau	K. E.-D. Berlin	
212	—	—	1	"	10 Müllschippen —		212			
213	—	—	1	—	konisches Kammrad	5	213	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
214	—	—	1	—	Kammrad —	12	214	Frkfrt. a/M. Stsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

*) 5,51 m lg., 6 mm breit u. 5 mm dick. Gef. auf der Strecke Hasbergen - Lengerich am 30. III. 97 nach Durchfahrt d. Züge 1515 u. 1517.

**) An jedem Ende mit einem Verbindungsstück.

***) Auf der Strecke (Posten 130a Drebber) gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
215	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	—	215	Haltern, Westf.	K. E.-D. Münster	beklebt: Lengerich-Haltern.
216	—	—	1	„	Kartoffeln —	17	216	Bingerbrück	Direktion Mainz	
217	—	—	3	—	Ketten —	11	217	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	
218	—	—	1	—	Kinderwagen —	23	218	Frkfrt. a/M. Stsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
219	—	—	1	—	Kinderwagenverdeck	2	219	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	*) in grauem Papier.
220	—	—	1	Pack*)	Kinderwagenverdeck	1,5	220	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
221	—	—	1	—	Kindersportwagen —	12	221	Zwickau	Sächsische Stsb.	
222	—	—	1	Korb	Kleidung —	32	222	Magdeburg-H.	K. E.-D. Magdeburg	
223	—	—	1	—	hölz. Koffer —	66	223	Walschleben	K. E.-D. Erfurt	
224	—	—	1	Koffer(roth)	Kleider —	70	224	Aix M.	Grand Central Belge	
225	—	—	2	—	l. Korbflaschen —	7	225	Mannheim	Badische Stsb.	
226	—	—	1	—	eis. Kugel —	14	226	Stuttgart-H.	Württemberg. Stsb.	
227	—	—	1		eis. Ladebrücke —	72	227	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
228			1	—	Laterne, (Gaskandelaberlaterne)	—	228	Parchim	Meckl. Friedr.Franzb.	vollst. defekt.
229	—	—	1	Bund	Latten (hölzerne)	44	229	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
230	—	—	1	—	Latirbaum —	—	230	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	**)
231	—	—	2	—	eis. Laufschienen —	—	231	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
232	—	—	1	Ballot	Lederriemen —	30	232	Frankfurt a./M. Eilg.-Abf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
233	—	—	1	Sack	Leinkuchen —	43	233	Scharley	K. E.-D. Kattowitz	
234	—	—	1		Leiter 7,5 m lang —	—	234	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
235	—	—	1	Kiste	Macaroni —	14	235	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
236	—	—	1	Kiste	Messinghahn —	4	236	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
237	—	—	3	—	gebr. Messingleisten —	2,5	237	Altona	K. E.-D. Altona	
238	—	—	1	Bund	Messingrohre —	8	238	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
239	—	—	1	—	l. Milchkannen —	5	239	Altona	K. E.-D. Altona	bekl. Gepäckzettel Meldorf-Rendsburg.
240	—	—	1	Schachtel	Militärmütze —	1	240	Altona	„	
241	—	—	1	—	Musterkoffer —	17	241	Haynau	K. E.-D. Breslau	
242	—	—	1	Kollo	Pflanzen —	—	242	Forbach	Reichsbahn	
243	—	—	1	—	Plättbrett —	8	243	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	†) aus Porzellan.
244	—	—	1	—	kleine Presse†) —	—	244	Berlin Anh. B.	„	
245	—	—	1	—	Pumpentheil —	3,5	245	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
246	—	—	1	Stange	Quadrateisen —	28	246	Schwarzenbek	K. E.-D. Altona	
247	—	—	1	—	eisernes Rad —	12	247	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
248	—	—	1	Bund	Rebstecken —	20	248	Efringen-Kirchen	Badische Stsb.	5,20 m lang 4,5 cm stark.
249	—	—	1	—	eis. Rohr —	28	249	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
250	—	—	1	Bund	eiserne Rohre —	27	250	Sobbowitz	K. E.-D. Danzig	
251	—	—	5	Bund	Rosenstöcke —	?	251	München Centr.	Bayerische Stsb.	
252	—	—	1	—	Sackkarre —	—	252	Cabel	K. E.-D. Elberfeld	
253	—	—	1	—	Sackkarre —	—	253	Herzberg a/E.	K. E.-D. Halle a/S.	
254	—	—	1	Korb	leerer Sack —	—	254	Neustadt a. W. N.	Bayerische Stsb.	
255	—	—	1	Sack	Säcke —	25	255	Bretten	Badische Stsb.	
256	—	—	1	—	Schliesskorb, leer (neu)	7	256	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
257	—	—	1	Stück	Schornsteinrohr —	6	257	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
258	—	—	1	—	emaill. Schüssel —	—	258	Darmstadt-H.	Direktion Mainz	
259	—	—	1	Stück	Schutzblech —	1	259	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
260	—	—	2	—	kief. Schwellen —	—	260	Brieg	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
261	—	—	1	Eimer	Senf —	9	261	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
262	—	—	1	Haspel	Stacheldraht —	27	262	Quakenbrück	„	
263	—	—	1	Stange	Stahl 2,5 m lg. —	21	263	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
264	—	—	2	—	Stühle —	8	264	Ulm	Württemb. Stsb.	
265	—	—	4	Stück	hölzerne Stützen —	27	265	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
266	—	—	1	—	eis. Träger 2.12 m lg.	—	266	Kötschau	K. E.-D. Erfurt	
267	—	—	1	—	Tragfeder —	63	267	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	Fabrikzeichen eingegossen O.R.O. 175 Hannover.
268	—	—	—	—	Vaseline —	30	268	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
269	—	—	1	—	eis. Ventil —	120	269	Solingen-Nord	K. E-D. Elberfeld	
270	—	—	1	—	Verschlusskapsel —	2	270	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
271	—	—	18	Stück	eis. Viehlöffel —	18	271	Trier r. M.	St. Johann-Saarbr.	
272	—	—	1	—	Waschbrett —	1	272	Magdeburg-H.	K. E.-D. Magdeburg	
273	—	—	1	Fass	Wein —	78	273	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	1	Fässchen	Wein —	10	274	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	
275	—	—	3	Bund	Weissdornpflanzen —	4	275	Ludwigsstadt	Bayerische Stsb.	

**) Alte Beklebung anschein. Hagen-Eckesey.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr Fortsetzung.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich. (Erhöhung der Frachtsätze für Tabak usw. des Seehafen - Ausnahmetarifes Nr. 6 rücksichtlich des Verkehres mit der Station Tabor.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1897, gelangen für die in der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 6 auf Seite 25 des ab 1. Juni 1894 gültigen Deutsch - Oesterr. - Ungar. Seehafen-Verbandstarifes Theil II Heft 2 angeführten Tabaksorten bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief zwischen der Station Tabor der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und den im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverbande aufgenommenen Deutschen Hafenstationen andererseits erhöhte Ausnahmesätze, welche bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden können, im Kartirungswege zur Einführung.

Die auf Seite 26 des vorerwähnten Verbandstarifes für die gleichen Relationen vorgesehenen Frachtsätze des

Seehafen-Ausnahmetarifes Nr. 6 treten mit 30. Juni 1897 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 6. Mai 1897. (1076)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Palmkernöl und Palmöl, welches nachweislich nach Ungarn weiter befördert wird, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Wien-D. U. B. der K. F. N. B. . . . / „ Wien-Q. Bhf. der K. K. St. B. . . .	166 ₰
„ Korneuburg . . .	152 „
„ Wien transit . . .	159 „
Von Schönpriesen-Umschlag	
nach Wien-D. U. B. der K. F. N. B. . . . / „ Wien-Q. Bhf. der K. K. St. B. . . .	161 ₰
„ Korneuburg . . .	147 „
„ Wien transit . . .	154 „
Von Dresden-Elbkai	
nach Wien-D. U. B. der K. F. N. B. . . . / „ Wien-Q. Bhf. der K. K. St. B. . . .	213 ₰
„ Korneuburg . . .	199 „
„ Wien transit . . .	206 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 8. Mai 1897. (1075)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Für die Dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 150 000 Bahnschwellen und ca. 17 000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ. vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjörnsensgade, Kopenhagen, V, erhältlich.

Bietungstermin am 22. Mai 1897 Nachmittags 2 Uhr im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Mai 1897. (1077)

Der Bahnchef.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirke angesammelten unbrauchbaren Oberbaumaterialien und dergleichen Abfälle sollen Dienstag, den 1. Juni 1897, Vormittags 11 Uhr in dem Sitzungssaale des O./S. Bahnhofsgebäudes hier öffentlich verkauft werden. Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. in Baar bezogen werden, Briefmarken werden nicht angenommen.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Oberbaumaterialien" bis zum vorbezeichneten Termin versiegelt und postfrei an uns einzusenden. Zuschlag erfolgt bis 21. Juni 1897.

Breslau, den 4. Mai 1897. (1078)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Die Stelle eines Assistenten in unserer Verkehrskontrolle ist zum 1. Juni d. J. zu besetzen. Anfangsgehalt 1 200 ℳ. jährlich. Der Anzustellende muss befähigt sein, die Abrechnungen aus den direkten Verkehren und die Reklamationen selbstständig zu bearbeiten.

Meldungen mit Zeugnissabschriften und Lebenslauf sind bis zum 15. Mai d. J. an uns einzureichen.

Neuruppin, den 3. Mai 1897. (1079)

Direktion der Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahngesellschaft.

Castner.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 335 —

Nr. 38. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 15. Mai 1897.

Inhalt:

Topographische und technische Nachrichten über die „Grosse Sibirische Eisenbahn“.

Die Grosse Sibirische Eisenbahn gelangt als Fortsetzung der älteren Eisenbahnstrecke Samara-Ufa-Miass-Tscheljabinsk zur Ausführung. Da jedoch der Theil Miass-Tscheljabinsk speziell des Anschlusses der Sibirischen Bahn wegen gebaut wurde, pflegt man als Ausgangspunkt dieses grossen, eine neue Epoche bedeutenden Unternehmens Station Tscheljabinsk und als Endpunkt Wladiwostok zu bezeichnen.

In den folgenden Ausführungen, die sich auf Daten des Russischen Departements für Handel und Industrie stützen, soll besonders diese Strecke beschrieben werden.

Die Sibirische Eisenbahn nimmt von Tscheljabinsk aus ihren Weg nach Kurgan (Gouvernement Tobolsk); nur zur Umgehung von tiefen Thälern, Seen, Sümpfen usw. verlässt sie ihre ursprünglich gerade Richtung. Sie berührt die Städte Petropawlowsk, Omsk und überschreitet, 5 Werst von letzterer entfernt, den Irtysch mittelst einer 300 Saschen langen Brücke.

Jenseits des Flusses tritt die Bahnlinie in die Barabinsksteppe, durchquert die Gouvernements Tobolsk und Tomsk und erreicht über Kainsk, Stadt, das Dorf Kriwoschtschokowo, woselbst sie sich auf Werst 1 328 auf einer 360 Saschen*) langen Brücke über den Obj schwingt. Die Strecke Tscheljabinsk-Obj geht fast ausnahmslos durch fruchtbare Gefilde mit schwarzem Boden; die klimatischen Verhältnisse, besonders in der Ischim- und Barabinsksteppe sind äusserst günstige. Ernsthaftere Erschwernisse für den Bahnbau treten nicht auf, abgesehen von den allerdings kostspieligen Brücken- und Anschlussarbeiten zum Ueberschreiten der 4 grossen Ströme Tobol, Ischim, Irtysch und Obj. Infolge des durchgehend flachen Charakters jener Gegenden betragen die Maximalsteigungen 7,4‰ (1 : 135,14) und die Kurvenradien 250 Saschen und darüber.

*) 1 Sasche (Russische Klafter) = 2,1335 m.

Anders gestaltet ist die Gegend östlich des Obj; 551 Werst lang dehnt sich bis zur Stadt Atschinsk Hügelland aus, welches von 4 bedeutenden Flüssen Tomj, Jaja, Kija und Tschulym durchschnitten wird. Nichtsdestoweniger weist der Bahnkörper nur Steigungen bis zu 8‰ (1 : 125) und Kurven mit Radien bis 250 Saschen auf, ohne dabei zu übermässigen Erdarbeiten zu zwingen. Von Atschinsk bis Irkutsk (1 191 Werst) zeigt das Land ausgesprochenen Gebirgstypus. Die Bahn muss hier den Jenissiej nebst seinen vielen Nebenflüssen überschreiten. — Da die meisten Sibirischen Flüsse von Süden nach Norden, die Trasse aber von Westen nach Osten gerichtet ist, so können nur alle Nebenpässe zwischen jenen grossen und kleinen Gewässern und die dazu gehörigen Nebenthäler, welche von Osten nach Westen oder umgekehrt streichen, benutzt werden. Diese Wasserscheiden sind Ausläufer der Bergrücken Alatau Gremjatschewski, Jenissjejski und Sajanski und häufig so hoch oder schmal, dass es unmöglich wurde, behufs Verringerung der Steigungen die Trasse seitlich zu verlegen.

Man war somit gezwungen, für die Strecke Atschinsk bis Nischneudinsk (710 Werst) und von Station Uktujskaja (Werst 2 822) bis Station Polowina (Werst 2 968), — zusammen also für 856 Werst — das Planum mit Steigungen bis zu 15‰ (1 : 66,67) und Kurvenradien von 150 Saschen zu versehen. Ausserdem wurden an gewissen Stellen folgende Radien zugelassen: beim Aufstieg vom Fluss Bolschoj Kemtschug (Werst 1 948—1 954) und beim Abstieg zu den Flüssen Malyj Ibrjul und Malyj Kemtschug (Werst 1 967—1 982) Kurvenradien von 120 Saschen, auf Werst 2 100 ein Krümmungshalbmesser von 130 Saschen. Sonst betragen die Steigungen auf der Strecke Nischneudinsk-Uktujskaja und Polowina-Irkutsk — im ganzen 325 Werst — höchstens 9‰ (1 : 111,1), die Radien bis 250 Saschen.

Diese Terrainschwierigkeiten bedingten bedeutende Erdarbeiten; zuweilen erreicht die Höhe der Dämme 9 Saschen

viele Schluchten und Bäche erfordern eine Anzahl von Kunstbauten.

Auf Werst 2 049 überschreitet die Bahn den Jenissiej, dessen Ufer äusserst steil abfallen, an einer sehr günstigen Stelle. Die Brückenflucht misst 400 Saschen. Nach Station Krasnojarsk (Werst 2 047) erreicht die Bahn den höchsten Punkt (+ 201,50 Saschen) zwischen den Flüssen Malyj Irbjul und Malyj Kemtschug. Er liegt 112 Saschen hoch über dem Spiegel der Tschulyma und 137 Saschen über dem Jenissiej.

Nach dem Uebergang über den Jenissiej windet sich die Bahn zwischen den Höhen von Krasnojarsk zunächst durch das Thal der Beresowka, die in den Sittik mündet, alsdann im Thale des letzteren bis zur Passhöhe (Werst 2 116). Diese beiden Thäler sind meist zu beiden Seiten von hohen, jähen Felsen begrenzt; das Flussbett windet sich bald auf die eine, bald auf die andere Thalseite. Die Bahn muss sich deshalb dem Flusslaufe überall da anschmiegen, wo eine Ueberschreitung ausgeschlossen war. Manchmal wurde es freilich erforderlich, entweder den Fluss abzuleiten oder die Böschungen des Planums gut mit Steinen zu bepacken. Schliesslich erheischten die vielen Schluchten und Nebenflüsse der Beresowka und des Sittik auf einer 67Werst langen Strecke 82 Brücken und Wasserdurchlässe. Die Bahn erhebt sich in fast stetiger Steigung bis + 126 Saschen über Schienen-Oberkante der Jenissiejbrücke. Auf Station „Stadt Kansk" (Werst 2 266) überschreitet die Bahn den Fluss Kan mittelst einer 200 Saschen langen Brücke, welche auf Caissons fundamentirt ist. Die Passhöhe zwischen Jenissiej und dem Flusse Kan trägt die Höhenmarke + 200 Saschen, sie liegt 127 Saschen höher als die Fahrbahn der Jenissiej- und 103 Sachen höher als die der Kanbrücke.

Im weiteren Verlaufe bis Nischneudinsk (Werst 2 584) stiess man auf nicht unbedeutende Arbeiten. So beträgt z. B. auf Werst 2 460—2 462 die Dammhöhe reichlich 10 Saschen, während auf einem Hange des Toporkathales zwei tiefe Schluchten mit Hilfe von Holzviadukten zu 115 und 125 Saschen Spannweite und 20 Saschen Höhe überbrückt werden sollen.

Von Nischneudinsk bis Station Uktujskaja passirt die Bahn ebeneres Gelände. Ihre höchsten Steigungen betragen 9 ‰ (1 : 111,1); die Kurvenradien 250 Saschen. Auf dieser Strecke sind drei Flüsse zu überschreiten: 1. Uda (Werst 2 588) — auf einer 150 Saschen langen Brücke — 2. Ja (Werst 2 706) — auf einer 100 Saschen langen Brücke — 3. Oka (Werst 2 830) — auf einer 125 Saschen langen Brücke. Ferner bleiben zwei grössere und mehrere kleinere Höhenzüge zu durchqueren. Da das Land hier schon wieder flacher, stehen daselbst keine umfangreicheren Erdarbeiten bevor. Dagegen beginnt bei der Oka wieder ein welliges Gelände bis Station Polowina (Werst 2 968). Deshalb wurde hier die Trasse nach den Grundsätzen für Gebirgseisenbahnen geführt.

Von Polowina bis Irkutsk herrscht abermals das Flachland vor, ausgenommen die Thalübergänge über die Flüsse Bielaja und Maltinka. Die Bahn steigt 10 Werst lang stetig in einer nur durch eine 200 Saschen lange Horizontale unterbrochenen Neigung von 9 ‰ (1 : 111,1) in das Thal der Bielaja hinab, überschreitet diese auf einer 125 Saschen langen Brücke und erreicht auf Werst 3 065 Station Irkutsk. Letztere liegt 4 Werst entfernt von der Furth durch den Angarafluss an der Poststrasse Moskau-Irkutsk gegenüber der gleichnamigen Stadt. Diese dehnt sich auf dem rechten Angaraufer bis zur Irkutmündung aus.

Die Strecke Obj-Irkutsk, die an dem Flusse bei 55 ° nördlicher Breite ansetzt, hält bis Mariinsk eine nordöstliche Richtung inne, zieht sich weiter auf dem 57. Breitengrad bis zu der Stadt Kansk und biegt hier scharf nach Südosten um bis Irkutsk — 55 ° nördlicher Breite. In diesem Theile durchzieht die Bahn die Kreise Tomsk und Mariinsk des Gouvernements Tomsk, die Kreise Atschinsk, Krasnojarsk und Kansk des Gouvernements Jenissiej, die Kreise Nischneudinsk und Irkutsk des Gouvernements Irkutsk mit den gleichnamigen Städten. Von Mariinsk ab geht die Linie ungefähr längs der „Grossen Sibirischen Poststrasse", welche zur Zeit den ganzen Verkehr zwischen Sibirien und dem Europäischen Russland bewältigt.

In dem Abschnitte Krasnojarsk-Kansk musste die Poststrasse allerdings infolge schwieriger Bodenverhältnisse zur Verringerung der Arbeiten bis auf 30 Werst verlassen werden.

Die Baikalstrecke nimmt bei Irkutsk ihren Anfang und geht 162 Werst im Bogen am Ufer des Baikalsees entlang bis Station Mysowskaja. Von Werst 3 088—3 108, woselbst der Irkut überschritten wird, führt die Bahn 20 Werst lang durch ein Thal, welches durch das Wasser des letztgenannten Flusses überschwemmt wird. Von Werst 3 112 ab verengt sich das Irkutthal und nimmt das Gepräge einer Schlucht an, die von abschüssigen Felswänden eingefasst wird. Zuweilen hängen dieselben über; da auf einer ziemlich langen Strecke an ihnen die Bahn eingebaut werden muss, so wurden besondere Galerien als Unterstützungen gebaut. Mitunter fallen die Seitenböschungen unmittelbar in den Irkut, einen reissenden Gebirgsbach; in diesen Fällen werden die Dämme aus Stein angelegt und an der Sohle mit Cement abgebunden. Weiter stromaufwärts nimmt das Gefälle des Irkut immer mehr zu, so dass die Trasse auf Werst 3 146 durch einen Tunnel von 32 Saschen Länge geführt werden musste. Von Werst 3 163—3 166 durchschneidet die Bahn das Syrkysumgebirge. Diese Kette drängt dort den Irkut weit nach Osten und zwingt ihn, eine ca. 30 Werst lange Kehre zu machen. Zur Abkürzung dieser 30 Werst ist ein Tunnel, 1 790 Saschen lang, zu erbauen, dessen Fertigstellung längere Zeit erfordern wird, weil er in einer Steigung liegt und deswegen die gleichzeitige Inangriffnahme der Arbeit von beiden Enden erschwert.

Nicht weniger Schwierigkeiten bereitet für den weiteren Ausbau der Bahn die Mündung der Iltscha in die Kultuschnaja. Steile, fast vertikale Granitwände, von beinahe 50 Saschen Höhe, begrenzen mit starken Krümmungen das geschlängelte Thal. Selbst die Annahme von Kurvenradien zu 120 Saschen würde noch nicht genügen, die Trasse jenen Windungen anzupassen. Dabei müsste noch obendrein ein Theil des Iltschabettes, eines reissenden Gebirgsbaches, der an jener Stelle einen Wasserfall bildet, beansprucht werden. Die Höhe des Dammes, durch welchen zahlreiche Rinnsale unterführt werden müssen, erreicht 16,8 Saschen; die Höhe der Stützmauern — der hydrographischen Verhältnisse wegen cementirt — beträgt 17 Saschen.

Aehnliches gilt von der Mündung der Kultuschnaja in den Baikalsee bis zur Station Bystraja, 3 212 Werst östlich von Tscheljabinsk. Ueberall in diesem Bergland müssen Bahneinschnitte in hartem, felsigem Grunde (Granit, Gneis, Sandstein) eingesprengt und Dämme aus Mangel an Erdreich mittelst Steinen geschüttet werden. Die grösste Tiefe eines derartigen Einschnittes beträgt 11 Saschen bei 0,89 Werst Länge und vor dem Tunnelanfang sogar 15 Saschen. Die Maximalhöhe der Dämme steigt bis + 16,8 Saschen. Von Werst 3 212 ab verliert zwar die Umgegend des Baikalsees ihren Gebirgscharakter, doch bleiben die letzten Ausläufer der Baikal-Gebirgskette zu durchschneiden. Im allgemeinen ist die Trasse dicht am Seeufer entlang geführt, stellenweise sind die steinigen Uferbänke unmittelbar für den Unterbau benutzt und auf Steindämmen, welche sie verbinden, schreitet die Bahn entlang, um sich dann wieder den Thalabhängen zuzuwenden. Gegen die Einwirkung des Wassers sind diese Dämme durch Steinpackungen in Körben aus Strauchwerk geschützt. Auch sumpfiges Bruch bedingte eine weitere und solidere Fortführung derselben. Längs der ganzen Baikalküste überschreitet die Strecke unzählige reissende Bäche, welche überall, wo sie die Steinmassen stauen, rauschende Wasserfälle bilden. Sie erfordern viele Kunstbauten, und die zahlreichen Quellen, welche den Uferfelsen entspringen, viele mühevolle Entwässerungsanlagen. Die Folge hiervon ist, dass auf der Strecke Irkutsk-Mysowskaja mehr als 1 Million Kub.-Saschen[1]) Boden bewegt werden muss bei einem Kostenaufwand von 4 772 000 Rubel. Hiervon entfallen 235 000 Saschen auf Einschnitte — d. h. also etwa 100 Kub.-Saschen pro laufende Werst.

Auf der gesammten Strecke sind 24 800 Kub.-Saschen Steinschicht für Stützmauern aufzupacken, wovon 4 950 Kub.-Saschen mit hydraulischem Kalk abgebunden, die übrigen 19 850 Kub.-Saschen als Cyklopenmauern aufgeführt sind. Das Land ist, abgesehen von Irkutsk und einigen unbedeutenden Kolonien am Baikalsee, vollständig öde; das Klima ist rauh, die Niederschläge sind infolge der Nähe des grossen Wasserbeckens stark. Daher deckt der Schnee schon frühzeitig und in grossen Mengen die Erdoberfläche. Infolge dessen findet man hier keinen ewig hart gefrorenen Untergrund, was an anderen Stellen der Sibirischen Bahn der Fall ist.

Von Mysowskajahafen, dem Ausgangspunkt der Transbaikalbahn, nimmt diese zunächst ihren Weg am Seeufer entlang, umgeht den Chamar-Dabanrücken im Thale der Selenga und überschreitet diese auf einer eisernen Brücke von 133 Saschen Länge bei Werst 133. Alsdann tritt sie in das Udathal, wo sie bei Werst 155 die Stadt Werchneudinsk im Norden streift. Des weiteren benutzt die Trasse die Pässe zwischen den Flüssen Uda und Chilka zunächst in dem von „Raskolniks" dicht bevölkerten Brjanjthale. Alsdann steigt sie das Thal des Ara-Kischiflusses hinauf, berührt auf Werst 306 die Kolonie „Petrowski Sawod"[2]), folgt dem Thale des Flusses Baljaga und geht bei Werst 328 in das Chilkathal über, wo viel Ackerbau getrieben wird. Auf Werst 596 beginnt der Aufstieg zum Jablonojgebirge; die Passhöhe (+ 487,5 Saschen über Meeresspiegel) wird bei Werst 607 erreicht. Damit befindet sich die Bahn im Stromgebiet des Stillen Ozeans. Hinter der Stadt Tschita (Werst 702) überschreitet sie den Nertsch bei Werst 974 auf einer Brücke von 150 Saschen Spannweite und gelangt zur Station Nertschinsk, welche 6 Werst von der gleichnamigen

[1]) Auf die laufende Werst 3 690 Kub.-Saschen!
[2]) Peter's Etablissement (Fabrik).

Stadt abliegt, und bei Werst 1 057 nach Srjetjensk, dem Endpunkte der Sibirischen Poststrasse. Die Tschornaja[1]) wird mit einer 90 Saschen langen Brücke überspannt (Werst 1 193). Am unteren Schilka-Gorbizafluss liegt auf Werst 1 216 die letzte Kolonie vor Station Pokrowskaja. Auf dieser ganzen 200 Werst langen Strecke gibt es lediglich Poststationen, menschliche Ansiedelungen fehlen. Die Trasse geht auf hohen Dämmen an den steilen Abhängen dahin und 7 Werst vor Pokrowskaja in einem Tunnel durch den letzten Maimatschinfels.

Die Hauptschwierigkeit war auf der Strecke Tschita-Srjetjensk im Ingoda- und Schilkathale zu überwinden. Ersteres Thal ist schmal und sehr gewunden, die abschüssigen Bergabhänge reichen fast bis an den Fluss heran. Deshalb bleibt zwischen dem Fusse der Berge und dem Flussbett meist nur ein schmaler Streifen, der fast immer überschwemmt wird, sobald das Wasser steigt. Auf diesem Streifen wird die Trasse geführt; bald klammert sie sich an den Abhängen fest, bald durchquert sie nasse Wiesen, bleibt aber stets auf dem linken Ingodaufer. Das Schilkathal ist in seinem oberen Theile dem Ingodathale ähnlich, erst bei Werst 1 248 nimmt es ein wenig anderes Gepräge an: die Richtung wird gerader, die wenigen Krümmungen bilden nicht mehr so scharfe Winkel, an den Fluss reichen, statt einzelner Felsklippen, stetige 10 Saschen hohe Felsenwände, auf denen das Planum projektirt ist.

Auch auf dieser Strecke, Mysowskaja-Srjetjensk, sind bedeutende Erdarbeiten, nämlich 2 Millionen Kub.-Saschen oder etwa 2 000 Kub.-Saschen pro laufende Werst auszuführen. Fast alle Einschnitte im Ingoda- und Schilkathale und auch meistentheils auf der übrigen Strecke sind in harten Felsen zu sprengen. Von 500 000 Kub.-Saschen Ausschachtungen entfallen 300 000 auf festes steiniges Gelände. Da diese Ausschachtungen im Jablonojgebirge mit Wasser angefüllt sind, dessen Ableitung viel Schwierigkeiten bereitet, da ferner der Boden vielfach ewig gefroren ist, da schliesslich die Tiefe der Hohlwege in solchem Grunde 3,84 Saschen erreicht, so muss man die Erdarbeiten in jenem Abschnitte als äusserst schwierig bezeichnen. Auch muss das Planum wegen der Abschüssigkeit der Thalränder entlang der Ingoda und Schilka durch Galerien gesteift werden.

Das Klima erschwert die Ausführung der Bauten ebenfalls: in ganz Transbaikalien werden, trotz des kontinentalen Klimas und seiner Rauheit, sehr scharfe Temperaturumschläge beobachtet. Im Jablonojgebirge steigt die Temperatur tagsüber bis + 25° C., um Nachts bis — 5° C. zu fallen. Die Luft ist äusserst trocken, die jährlich niedergehende Regenmenge nur gering, Schnee fällt nur wenig, so dass er auf der ganzen Strecke bis zur unteren Selenga kaum die Erde bedeckt. Nur dort und am Baikalsee kommt für kurze Zeit der Schlitten in Gebrauch, weiter östlich gehört er zur Seltenheit und findet höchstens auf dem Eise der Flüsse Verwendung. Meteorologische Beobachtungen haben ergeben, dass in Werchneudinsk die Temperatur 1886 nur während 3 Monate über ± 0, 1877 in einem Monate über, in zweien fast $= \pm 0$ und 1887 nur zwei Monate lang über ± 0 war. In der Zeit 1886—1888 wurde die höchste Temperatur mit + 37° C. im Juli, die niedrigste mit — 47° C. im Januar gemessen. Auf dem Witimskplateau und dem Jablonojgebirge herrschte selbst im Sommer nur eine Temperatur von — 5° C. Der Erdboden ist daher an der oberen Uda, auf dem Witimskplateau, im Jablonojgebirge und in dem Konda- und Tschitathale fast ausnahmslos gefroren. Im Tschitathale wurde, in einer Höhe von 340 Saschen über dem Meeresspiegel, die Gefriertiefe des Bodens zu — 3,5 Saschen im Durchschnitte festgestellt; im Sommer thaut er bis auf — 1,67 Saschen auf. Diese Schicht bleibt ewig gefroren. Auf dem Witimskplateau dagegen und im Jablonojgebirge thaut die Erde selbst im Sommer nur 0,50 Saschen und im Kondyna 0,60 Saschen auf.

Von Srjetjensk an der Schilka (einem Nebenfluss des Amur) bis Chabarowsk am rechten Amurufer sind die Eisenbahnvorarbeiten zur Zeit auf eine Länge von 2 000 Werst gediehen. Von Werst 4 350 bis 4 900 geht die Trasse im Schilka- und Amurthale und durchquert letzteres bei Werst 6 350 auf einer Brücke von 1 200 Saschen. Auf dieser Strecke sind für den Bahnbau ungefähr dieselben Rücksichten auf Terrain und Situation zu nehmen, wie zwischen Mysowskaja - Srjetjensk, nur dass hier die Oede des Landes und die Urwälder, die noch nie ein Mensch betrat, das ganze noch bedeutend erschweren. Besonders zeigt sich dies an der Stelle, wo sich die Bahn vom Amur entfernt; menschliche Ansiedelungen zur Unterbringung der Arbeiter, Wege zum Heranschaffen des Eisenmaterials fehlen gänzlich. Auch hier ist man auf den Amur als einzige Verkehrsader angewiesen. Nach dem Uebergang über den Amur geht die Bahnlinie im Thale des Ussuri, einem Nebenfluss des Amur, 400 Werst längs der Russisch-Chinesischen Grenze. Das Thal ist nicht breit; viele Nebenflüsse des Ussuri und die Ausläufer des Sichote - Alingebirges machen eine grosse Zahl Kunstbauten nöthig. Die grössten Brücken über den Chorj, Bikin und Iman liegen auf Werst 6 145 6 385 und 6 697 mit Spannweiten von 80—200 Saschen. An manchen Punkten nähert sich die Trasse dem Ussuri so sehr, dass die Seitenböschungen des Planums unterfuttert werden mussten. Auf Werst 6 755 überschreitet die Bahn den Ussuri auf einer Brücke von 120 Saschen, geht weiter durch die Berge am Chankasee in das Thal des Lefu, der in jenen See mündet, bis Station Nikolskaja (Werst 6 982) und von hier durch das Thal des Sujfun theils innerhalb des Hochwasserbereiches dieses Flusses, theils ausserhalb an den angrenzenden Gebirgsketten. Die Trasse musste deshalb in Steigungen von 15 ‰ (1 : 66,7) geführt werden, während die stärksten Gradationen bis dahin 8 ‰ (1 : 125) betragen. Aus dem Sujfunthale zieht sich die Bahn auf der Landzunge zwischen Uglowoj- und Amurbusen bis Wladiwostok hin, wo an der Meeresküste Solotoj Rog (goldenes Horn) eine gleichnamige Station erbaut ist.

Die Gesammtlänge der Sibirischen Eisenbahn von Tscheljabinsk bis Wladiwostok beträgt, am Hauptgeleise gemessen, 7 083 Werst und mit den Seitenabzweigungen nach den wichtigsten Flüssen, die überschritten werden, 7 112 Werst.

In den Jahren 1891/92 wurde mit dem Bau der beiden Endstrecken begonnen: der Westsibirischen und der Süd-Ussuristrecke. 1893 wurde die Arbeit in dem mittleren Sibirischen Abschnitte von der Obj bis Krasnojarsk in Angriff genommen. Die Süd-Ussuribahn wurde 1894 vollendet, die beiden anderen Theile 1896. Im Jahre 1895 begann man die Nord-Ussuri- und Transbaikalstrecke, 1896 den Rest der Mittelsibirischen von Krasnojarsk bis Irkutsk, und in diesem Jahre dürfte die erstere, 1898 die beiden anderen Linien vollendet werden. 1897 ist die Amurlinie, 1898 die Baikallinie in Arbeit zu nehmen, die 1902 ihren Abschluss erreichen dürfte. Auf diese Weise würde der Bau dieser Sibirischen Pacificbahn in 9 Jahren, vom Jahre des Beginns 1893 an gerechnet, beschlossen werden.

Da die Gebiete, welche die Bahn auf der Baikal- und Transbaikal-, Amur- und Chabarowkastrecke berührt, nur spärlich bevölkert sind, mussten die gesammten Arbeitskräfte hauptsächlich aus dem Europäischen Russland besorgt werden. Auch wurde für die pünktliche Fertigstellung der Eisenbahn der Transport von Streckenarbeitern, Technikern, Steinhauern, sowie von Schienen, Laschen, eisernen Brückentheilen, rollendem Material usw. folgendermaassen auf die Bauinspektionen vertheilt: für die Chabarowkastrecke auf dem Seewege über Wladiwostok und weiter mit der Ussuribahn; für die Transbaikalstrecke auf dem Seewege bis Wladiwostok und alsdann auf den Bahn nach Chabarowka und zu Wasser auf dem Amur und der Schilka nach Srjetjensk — oder auf der Eisenbahn bis Irkutsk und von dort auf der Angara und über den Baikalsee bis Mysowskaja; für die Baikalstrecke per Bahn bis Irkutsk; für die Amurbahn entweder von Osten, wie für die Transbaikalische, oder von Westen per Bahn bis Irkutsk, zu Schiffe bis Mysowskaja und auf der Transbaikaleisenbahn bis Srjetjensk.

Durch die Mitbenutzung der Wasserstrassen steht die Vollendung des Schienenweges schneller zu erwarten. Dieser Gesichtspunkt war auch für die Arbeiten selbst in den einzelnen Abschnitten maassgebend und so nahm man auch zunächst die beiden Strecken zwischen den Wasserstrassen in Angriff, und zwar: von Tscheljabinsk bis Irkutsk und dann bis Srjetjensk, ferner von Wladiwostok bis Chabarowsk, des weiteren zur Ergänzung der Baikalbahn, wie oben gezeigt, eine provisorische Strecke von Irkutsk bis zum Baikalsee mit einer Dampferverbindung über denselben. Zu der letzteren Kategorie sind alle übrigen Strecken beigezählt worden, welche zu dem durchgehenden Schienenweg zwischen Tscheljabinsk und dem Stillen Ozean gehören.

Die Sibirische Bahn kann nicht unter einem einheitlichen technischen Gesichtspunkt betrachtet werden und bedurfte zwecks Verringerung der Baukosten gewisser Erleichterungen der technischen Bedingungen im allgemeinen und für das bergige Gelände im besonderen. Aus diesem Grunde sind verschiedene technische Bedingungen aufgestellt worden; als Grundlage aller Maassnahmen wurde jedoch ein guter und sicherer Bau hingestellt, damit man in der Folge, je nach Bedarf, vervollständigen und ergänzen kann, keinesfalls aber umzubauen genöthigt ist.

Als Grenze für Steigungen wurde in der Ebene 6 ‰ (1 : 166,67) — 8 ‰ (1 : 125) und Kurvenradien von 250 Saschen, im Gebirge Steigungen von 15 ‰ (1 : 66,67) — 17,4 ‰ (1 : 57,4) und Radien zu 120 Saschen zugelassen. Das Planum ist für ein Geleise mit einer Breite von 2,35 Saschen bei Dämmen und 2,20 Saschen bei Einschnitten projektirt. Die normale Neigung der Böschung der Dämme und Einschnitte ist — bis zu einer gewissen Höhe — auf gewöhnlichem Grund auf $1^1/_4$ Anlage festgesetzt.

Für Wasserdurchlässe und für Flussübergänge werden gusseiserne und steinerne Röhren, sowie Holzbrücken gebaut — die letzteren allerdings nur dann, wenn starker Eisgang oder der Untergrund es nicht hindert; über grosse Flüsse werden

[1]) „Schwarzer Fluss."

permanente Brücken mit Steinstützen und eisernem Oberbau eingerichtet. Alle Geleise haben Schienen zu 18 Pfund pro laufenden Fuss und sind auf eine 0,125 Saschen starke Kiesschüttung — von der Schienenbasis an gerechnet — zu legen.

Wohnräume für Bahnmeister, Streckenpersonal und Wächter bestehen aus Kasernen, Halbkasernen und Wachthäusern; sie werden aus allen Holzarten in einfachster Konstruktion, möglichst dem Typus der lokalen Bauten entsprechend, ausgeführt: die Holzhäuser also ohne Fundament, auf Holz- oder Steinsäulen.

Alle Bahnübergänge werden mit Ausnahme solcher in Städten und an stark bevölkerten Punkten ohne Bewachung gelassen.

Die grösste Entfernung zwischen Stationen beträgt 50 Werst, was der Möglichkeit entspricht, 3 Züge in jeder Fahrtrichtung abzulassen. Damit event. 7 Züge in jeder Richtung in 24 Stunden fahren können, sind an dem Hauptstrange zwischen den Stationen horizontale Flächen gelassen worden, wo bei Bedarf Weichen und Haltestellen eingerichtet werden können.

Besondere hölzerne oder steinerne Gebäude für Passagiere in möglichst kleinem Maassstabe werden nur auf denjenigen Stationen gebaut, wo die Frequenz dies bedingt oder Büffets eingerichtet werden. An allen übrigen Punkten sind für die Bedürfnisse des Bahnpersonals und zufällige Passagiere kleine Räume in Wohnhäusern vorbereitet.

Das rollende Material soll für die Sibirische Eisenbahn in einer Menge angeschafft werden, welche für den Verkehr dreier Militärzüge in 24 Stunden — zu 60 Achsen — genügt; ein Paar Züge ist aus Passagier- und Güterwagen gemischt; die Lokomotiven sind zu 8 Achsen, die Passagierwagen theils zu 3, theils zu 4, die Güterwagen zu 2 Achsen.

Infolge der Wichtigkeit der Wasserversorgung für den fahrplanmässigen Betrieb sind in Erwägung der Schwierigkeit, ihn später zu erweitern, entsprechende Einrichtungen nur auf Stationen getroffen, d. i. in Entfernungen von 50 Werst; sie enthalten aber solche Wassermengen, welche für das Durchlassen von 7 Paar Zügen ausreichen. Um nun event. die Wasserversorgung im Bedarfsfalle reichlicher zu gestalten, können zwischen je zwei Stationen diesbezügliche Bauten einfachster Art errichtet werden.

Auf Grund der vorbesprochenen technischen Bedingungen ist für den Bau der Sibirischen Eisenbahn ein Kostenanschlag gemacht worden, welcher Schienen, Laschen, rollendes Material und permanente Brücken über grosse Flüsse enthält. Der Kostenanschlag umfasst jedoch nicht alle Ausgaben, die zur Verwirklichung dieses Werkes nöthig sind. Damit die Sibirische Eisenbahn leichter in den Stand gesetzt wird, ihren verschiedenartigen Aufgaben zu genügen, ist es als nützlich erkannt worden, gleichzeitig und in Verbindung mit dem Bau der Hauptlinie auch eine Reihe anderer Unternehmungen zu fördern, die darauf hinausgehen, einerseits den Bau der grossen Bahnstrecke zu erleichtern und billiger zu machen, andererseits die Kultur und wirthschaftliche Lage Sibiriens zu heben. In der Reihe dieser Hilfsunternehmungen nimmt den ersten Platz der Bau einer Verbindungsbahn zwischen der Sibirischen und der Ural-Eisenbahn ein, deren Hauptzweck darin besteht, die Ausnutzung der Fabrikate des Uraldistriktes im weitesten Maasse zu ermöglichen. Des weiteren sind Flusshafenbauten und Bahnabzweigungen zu denselben vorgesehen; Verbesserungen der Schifffahrt auf den Sibirischen Flüssen werden getroffen; der Dampferverkehr auf Gewässern, die die Sibirische Eisenbahn berührt und die mit ihr in direkte Verbindung treten können, wird gefördert. Als Hilfsunternehmungen sind ferner zu nennen: die Einrichtung eines Dampferverkehrs in dem Polarmeer zu den Mündungen der Flüsse Obj und Jenissiej; Kolonisation Sibiriens, namentlich in den von der Bahn berührten Gegenden; Ausführung topographischer Aufnahmen längs der Bahn; geologische Expeditionen zur Fortsetzung der begonnenen geologischen Erschliessung des Landes; allseitige Beschreibung des Amurlandes usw. usw.

Für das Zustandekommen der genannten Unternehmungen sind in den Zeitabschnitten, welche für die Vollendung der Bauarbeiten auf den Strecken der ersten Kategorie bestimmt waren — und in Verbindung mit jenen Arbeiten — 14 Millionen Rubel aus dem Baufonds der Sibirischen Eisenbahn assignirt worden [1]).

[1]) Wie uns der Herr Berichterstatter mittheilt, sind inzwischen die Brücken über die Flüsse Obj und Jenissiej fertiggestellt worden.

Die Abänderung des Reichshaftpflichtgesetzes durch Art. 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch.

Von Offizial **Dr. Reindl** in München.

Zufolge Art. 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch für das Deutsche Reich vom 18. August 1896 werden die Vorschriften der §§ 3, 7, 8 und 9 des sogen. Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1900 an wesentliche Aenderungen erfahren, welche bezwecken, sowohl verschiedene über die Auslegung der bisherigen Vorschriften des Haftpflichtgesetzes bestehende Kontroversen zu beseitigen, als auch eine Uebereinstimmung der Normen des Haftpflichtgesetzes mit jenen des neuen Bürgerlichen Gesetzbuches herbeizuführen. Es möge deshalb gestattet sein, diese Aenderungen im nachstehenden einer kurzen Erörterung zu unterziehen.

Vor allem wird der § 3 des R.-H.-Pf.-G. dadurch eine Erweiterung erfahren, dass im Falle einer Körperverletzung oder einer Tödtung von dem Haftpflichtigen auch Ersatz des Vermögensnachtheils zu leisten ist, welchen der Verletzte bezw. Getödtete dadurch erlitten hat, dass infolge der Verletzung bezw. während der Krankheit des Getödteten eine Vermehrung der persönlichen Bedürfnisse eingetreten ist.[1]) Nach der derzeitigen Fassung des § 3 H.-Pf.-G. kann Ersatz dieses Vermögensnachtheils höchstens insofern beansprucht werden, als derselbe unter den Begriff „Kosten einer versuchten Heilung" bezw. „Heilungskosten" zu subsumiren ist.[2])

Nach der bisherigen Fassung des § 3 Nr. 1 H.-Pf.-G. erscheint es zweifelhaft, ob ein direktes Klagerecht dritter Personen auf Ersatz der für die Beerdigung des Getödteten erwachsenen Kosten besteht.[3]) Durch die neue Fassung des § 3 wonach der Ersatzpflichtige die Kosten der Beerdigung demjenigen zu ersetzen hat, dem (gesetzlich [3a]) oder vertragsmässig) die Verpflichtung obliegt, diese Kosten zu tragen, wird diese Streitfrage in Uebereinstimmung mit § 844 Abs. 1 B. G.-B. in einer der Billigkeit und dem praktischen Bedürfnisse entsprechenden Weise gelöst.

Eine einschneidende Aenderung des § 3 Nr. 1 des H.-Pf.-G. wird dadurch herbeigeführt werden, dass durch § 3 Abs. 2 der neuen Fassung der Kreis der ersatzberechtigten Hinterbliebenen anderweitig gezogen wird. Während nämlich derzeit der Augenblick des Todes für die Existenz der Unterhaltsverpflichtung des Getödteten und demgemäss auch für den Schadenersatzanspruch des Unterhaltsberechtigten entscheidend ist[4]), soll künftighin der Zeitpunkt der Verletzung hierfür maassgebend sein.[5]) Wenn daher beispielsweise die Unterhaltspflicht des Verletzten erst nach dem Unfall durch Verheirathung entstanden ist, so ist nach § 3 Nr. 1 Satz 2 der derzeitigen Fassung des H.-Pf.-G. ein Schadenersatzanspruch der Wittwe begründet[6]), nach der künftigen Fassung dagegen ausgeschlossen. Ein postumus ferner ist nach der herrschenden Auslegung des § 3 Nr. 1 der jetzigen Fassung schadenersatzberechtigt, wenn er nur im Zeitpunkte des Todes des Verletzten konzipirt war[7]); künftighin muss aber der postumus, um ersatzberechtigt zu sein, bereits im Zeitpunkte der Verletzung konzipirt sein.

Durch die künftige Fassung des § 3 Abs. 2 wird sodann klargestellt, dass ein Anspruch auf Ersatz wegen des entzogenen Unterhaltes nicht nur denjenigen Personen zusteht, welche im

[1]) § 3 Abs. 1 und § 3 a in der Fassung des Art. 42 E.-F.-G.; vgl. auch § 843 Abs. 1 B. G.-B. und Motive zum I. Entwurf eines B. G.-B. Bd. II S. 793, ferner Fischer-Henle, Handausgabe des B. G.-B. Anm. 1—3 zu § 843.

[2]) Endemann, Komm. z. H.-Pf.-G. 3. Aufl. S. 96; Eger, Komm. z. H.-Pf.-G. 4. Aufl. S. 285 und 287 und R.-G. Bd. 3 S. 2.

[3]) Eger, l. c. S. 387 und 388 und R.-G. bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. XII S. 245; dagegen Endemann l. c. S. 127.

[3a]) Vgl. § 1968, 1580 Abs. 3, 1615 Abs. 2 und 1713 Abs. 2 B. G.-B.

[4]) Eger l. c. S. 334, Endemann S. 105.

[5]) Vgl. auch § 844 Abs. 2 B. G.-B. und Motive zum I. Entwurf eines E.-F.-G. S. 136.

[6]) Eger, S. 334; Endemann, S. 105; R.-O.-H.-G. Bd. 24 S. 115.

[7]) Endemann S. 105; R.-O.-H.-G. Bd. 23 S. 197, R.-G. bei Eger, eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. XII S. 245; dagegen Eger, Komm. S. 337.

entscheidenden Zeitpunkt[7a]) einen gesetzlichen Anspruch auf Unterhalt gegen den Getödteten bereits erworben hatten, sondern auch denjenigen, welche zu der entscheidenden Zeit zu den im Gesetze als unterhaltsberechtigt anerkannten Personen gehörten, damals aber einen Anspruch auf Verabreichung des Unterhaltes noch nicht zu erheben vermochten, weil ein durch Gesetz vorgeschriebenes Erforderniss noch nicht erfüllt war, sofern nur nachträglich dieses Erforderniss eintritt.[8]) Ferner wird durch die neue Fassung des § 3 Abs. 2 auch klargestellt, dass der Anspruch der Hinterbliebenen gegen den haftpflichtigen Betriebsunternehmer seiner rechtlichen Natur nach nicht ein Alimenten-, sondern ein Schadenersatzanspruch ist[9]), der nur mit Rücksicht auf seine ökonomische Bestimmung in verschiedenen Beziehungen einer Alimentationsforderung gleichgestellt wird.

Die neue Fassung des § 3 Abs. 2 wird des weiteren auch ausser Zweifel setzen, dass die Höhe des den unterhaltsberechtigten Hinterbliebenen zu leistenden Ersatzes sich nicht danach bemisst, inwieweit infolge des Todes des Verletzten der Unterhalt thatsächlich entzogen worden ist, sondern danach, inwieweit der Getödtete zur Unterhaltsgewährung gesetzlich verpflichtet war.[10]) Auch wird durch die neue Fassung des § 3 Abs. 2 entschieden, dass nicht die Lebensdauer und die Zeit der Alimentationsbedürftigkeit[11]) des Ersatzberechtigten, sondern die Zeit der muthmaasslichen Lebensdauer des Getödteten für die Dauer des von dem Betriebsunternehmer zu leistenden Schadenersatzes maassgebend ist.[12])

Eine wesentliche Umgestaltung wird die Vorschrift des derzeitigen § 7 des H.-Pf.-G. erfahren. Nach dieser ist, wenn beide Theile hierüber einverstanden sind, der Ersatz für den künftigen Unterhalt oder Erwerb in Form eines Kapitals zu leisten; an diese Vorschrift ist der Richter gebunden. Liegt ein beiderseitiges Einverständniss der Parteien nicht vor, so soll der Ersatz in der Regel in Form einer Rente zugebilligt werden. Es ist aber dem Ermessen des Richters überlassen, ob er in letzterem Falle nicht nach Lage der Sache ebenfalls die Zuerkennung eines Kapitals für angezeigt erachtet; desgleichen ist es dem richterlichen Ermessen anheimgegeben, ob, wenn auf eine Rente erkannt wird, Geld- oder Naturalrente zugebilligt werden soll.[13])

Die neue Fassung des § 7 macht das System der Rente, und zwar der Geldrente, sowohl für den Schadenersatz wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit und wegen Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten (auch des tödtlich Verletzten) als auch für den Schadenersatz, der den Alimentationsberechtigten zu gewähren ist, obligatorisch. Die Zubilligung der Entschädigung in Form einer Kapitalsabfindung wird künftig nur mehr zulässig sein, wenn der Berechtigte eine Abfindung in Kapital verlangt und ein wichtiger Grund vorliegt.[14]) Die Geldrente soll ferner für 3 Monate vorauszuzahlen[15]) und für diese Zeitfrist verfallen sein, wenn der Berechtigte nur den Beginn der letzteren erlebt hat.[16]) Ob, in welcher Art und für welchen Betrag der Ersatzpflichtige Sicherheit zu leisten hat, wird auch nach der künftigen Gestaltung des Haftpflichtgesetzes dem richterlichen Ermessen überlassen bleiben, desgleichen auch die Frage, ob der Ersatzberechtigte nachträgliche Bestellung einer Sicherheit oder Erhöhung derselben verlangen kann.

Auf Grund der derzeitigen Fassung des § 3 H.-Pf.-G. erscheint es nicht unzweifelhaft, ob der Verletzte und die alimentationsberechtigten Hinterbliebenen einen Schadenersatz gegenüber dem Betriebsunternehmer auch in dem Falle geltend machen können, wenn infolge der eingetretenen Erwerbsunfähigkeit oder des Todes ein anderer dem Verletzten bezw. den Hinterbliebenen auf Grund gesetzlicher Bestimmung Unterhalt zu gewähren hat.[17]) Dieser Zweifel wird durch § 6 Abs. 2 in der neuen Fassung des Art. 42 E.-F.-G. und den dort in Bezug genommenen § 843 Abs. 4 B. G.-B. künftig in bejahendem Sinne gelöst werden.

Wie bereits bemerkt[18]), werden künftig dem Schadenersatzanspruch des Verletzten und der Hinterbliebenen mit Rücksicht auf die ökonomische Bestimmung desselben in gewisser Hinsicht die Vorrechte einer Alimentationsforderung eingeräumt.[19]) Zu diesen Vorrechten gehören die in § 648 Nr. 6 C.-P.-O. über die vorläufige Vollstreckbarkeit der Urtheile über Alimentenansprüche und in § 749 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 3 C.-P.-O. über die gänzliche oder theilweise Unpfändbarkeit der dort bezeichneten Forderungen statuirten, welche nach derzeitigem Haftpflichtrecht den Ansprüchen des Verletzten und seiner Hinterbliebenen nicht zugestanden sind.[20])

Der Abs. 2 des § 7 derzeitiger Fassung, wonach der Verpflichtete jederzeit die Aufhebung oder Minderung der Rente fordern kann, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung oder die Höhe der Rente bedingt haben, inzwischen wesentlich verändert sind, und wonach der Verletzte innerhalb der Verjährungsfrist die Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente zu beanspruchen berechtigt ist, wenn eine Veränderung der Verhältnisse, welche für die Feststellung, Minderung oder Aufhebung der Rente maassgebend waren, eingetreten ist, wird künftig in Wegfall kommen. Eine derartige nachträgliche Berichtigung des früheren Urtheils wird aber für die Zukunft auf Grund des § 293 b C.-P.-O.[21]) möglich sein.

Die wichtigste Aenderung, welche der § 8 H.-Pf.-G. durch Art. 42 des E.-F.-G. zum B. G.-B. erleidet, besteht darin, dass die bisherige Bestimmung, wonach die Verjährung auch gegen Minderjährige und diesen gleichgestellte Personen unter Ausschluss der Wiedereinsetzung läuft, gestrichen ist und dass, soweit in § 8 nicht anders bestimmt, die Vorschriften des B. G.-B. über die Verjährung auch auf die Ansprüche aus dem R.-H.-Pf.-G. für anwendbar erklärt werden.[22])

In § 9 Abs. 1 der derzeitigen Fassung des Haftpflichtgesetzes endlich sind die Bestimmungen der Landesgesetze aufrecht erhalten, nach welchen ausser den im Haftpflichtgesetze vorgesehenen Fällen der Unternehmer einer in § 1 und 2 des H.-Pf.-G. bezeichneten Anlage oder eine andere Person, insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens, für den bei dem Betriebe der Anlage durch Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen entstandenen Schaden haftet. In der Fassung des § 9 Abs. 1 sind die Eingangsworte „die Bestimmungen der Landesgesetze“ durch den allgemeinen Ausdruck „gesetzliche Vorschriften“ ersetzt. Die Motive zum I. Entwurf eines Einführungsgesetzes, aus dessen Art. 24 die neue Fassung des § 9 unverändert in Art. 42 des E.-F.-G. übergegangen ist, bemerken hierzu (S. 137), dass diese Aenderung der Eingangsworte aus dem Grunde erforderlich sei, weil derartige, in Abs. 1 des § 9 bisher aufrecht erhaltene landesgesetzliche Vorschriften mit dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches hinfällig werden und nur noch Reichsgesetze, darunter die Unfallversicherungsgesetze und das Bürgerliche Gesetzbuch, in Betracht kommen können. Diese Motivirung trifft nun aber, nachdem in der dem Reichstage gemachten Vorlage Art. 104 (jetzt 105) dem Einführungsgesetze neu eingefügt wurde, nicht mehr vollständig zu, da durch Art. 105 E.-F.-G. die landesgesetzlichen Vorschriften, nach welchen der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes oder eines anderen mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes für den aus dem Betriebe entstehenden Schaden in weiterem Umfange als nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches verantwortlich ist, aufrecht erhalten sind.[23]) Es müssen daher unter dem Ausdrucke „gesetzliche Vorschriften“ in der neuen Fassung des § 9 Abs. 1 auch die durch Art. 105 E.-F.-G. aufrecht erhaltenen landesgesetzlichen Bestimmungen verstanden werden.[24]) Auffallend muss bei dieser

---

[7a]) Bisher Zeitpunkt des Todes, künftig Zeitpunkt der Verletzung.

[8]) Vgl. auch § 844 Abs. 2 B. G.-B. und Fischer-Henle l. c. Anm. 4 zu § 844; Motive zum I. Entwurf eines E.-F.-G. S. 136; Eger, Komm. S. 334; Endemann S. 105 u. 106.

[9]) Vgl. Endemann S. 107; Eger S. 349; R.-G. Bd. I S. 85; Motive zum I. Entwurf eines B. G.-B. Bd. II S. 781 und zum I. Entwurf eines E.-F.-G. S. 136; § 844 Abs. 2 B. G.-B.

[10]) Vgl. Eger S. 351; Endemann S. 109 u. 110.

[11]) Soweit Bedürftigkeit überhaupt Voraussetzung des Alimentationsanspruches ist; vgl. § 1360 Abs. 1, 1601 u. 1602 B. G.-B.

[12]) Endemann S. 111, Eger S. 366 ff., Motive zum I. Entwurf eines B. G.-B. Bd. II S. 786.

[13]) Eger S. 482—484; Endemann S. 171.

[14]) § 7 Abs. 1 u. 2 in der Fassung des Art. 42 des E.-F.-G., § 843 Abs. 2 B. G.-B.

[15]) Ob die Rente pränumerando oder postnumerando und für welche Zeitfrist sie zu entrichten sei, ist nach § 7 derzeitiger Fassung Sache des freien richterlichen Ermessens; Eger, Komm. S. 477, 487, Endemann S. 173.

[16]) § 7 Ab. 2 neuer Fassung, § 843 Abs. 2 und 760 B. G.-B.

[17]) Vgl. Motive zum I. Entwurf eines B. G.-B. Bd. II S. 782 und die dort allegirten Urtheile des R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 25, Bd. 14 S. 408 und des R.-G. in Seuff. Arch. Bd. 37 S. 222.

[18]) Vgl. Anm. 10.

[19]) § 7 Abs. 2 in der Fassung des Art. 42 E.-F.-G.

[20]) Eger S. 390, 391; Endemann, S. 108, R.-O.-H.-G. Bd. 22 S. 347, R.-G. Bd. I S. 231, Motive zum I. Entwurf eines B. G.-B. Bd. II S. 788. — Kompensation gegenüber diesen Renten wird künftig insoweit nicht mehr zulässig sein, als die Pfändung derselben unstatthaft ist, § 394 B. G.-B. — Vgl. auch noch § 648 Nr. 6 und 749 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 3 C.-P.-O. in der nach Anlage II der Denkschrift zum B. G.-B. beabsichtigten Fassung.

[21]) Vgl. Anlage II der mit dem Entwurf des B. G.-B. dem Reichstag vorgelegten Denkschrift.

[22]) Vgl. §§ 202 ff. B. G.-B., insbes. § 206 bezüglich der Minderjährigen.

[23]) Vgl. auch Materialien zu dem III. Abschnitt eines E.-F.-G. (beigegeben der Reichstagsvorlage) S. 84.

[24]) Art. 2 E.-F.-G.

Sachlage allerdings erscheinen, dass auch der bisherige Abs. 2 des § 9 H.-Pf.-G. in der neuen Fassung gestrichen wurde. Für diese Streichung führen die Motive des I. Entwurfes eines E.-F.-G. (S. 137) an, dass Abs. 2 nur für die im Abs. 1 aufrecht erhaltenen Landesgesetze Bedeutung habe, welchen er eine nicht unwichtige Schranke ziehe, und dass er daher mit dem Ausserkrafttreten dieser landesgesetzlichen Vorschriften in Wegfall zu kommen habe, da die Tragweite der in Abs. 1 der neuen Fassung aufrecht erhaltenen reichsgesetzlichen Bestimmungen und insbesondere der Vorschriften des B. G.-B. fortan schlechterdings nicht durch die in Abs. 2 des § 9 der bisherigen Fassung aufgeführten Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes eingeengt werden könne. Nachdem nun aber, wie erwähnt, durch § 9 Abs. 1 der neuen Fassung und Art. 105 E.-F.-G. auch die einschlägigen landesgesetzlichen Vorschriften, wenigstens theilweise, noch aufrecht erhalten sind, hätte sich insoweit die Beibehaltung des bisherigen Abs. 2 des § 9 wohl rechtfertigen lassen. In den Gesetzgebungsmaterialien sucht man vergeblich nach einer Aufklärung über das Verhältniss des § 9 H.-Pf.-G. neuer Fassung zu Art. 105 E.-F.-G., obwohl eine solche durch die Neueinschaltung des Art. 105 erforderlich gewesen wäre, da hiewegen die für die neue Fassung des § 9 H.-Pf.-G. in den Motiven des ersten Entwurfes eines E.-F.-G. gegebene Begründung nicht mehr völlig zutreffend war.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 5. d. Mts. für den öffentlichen Güterverkehr eröffnete 2,0888 km lange Schleppbahn Nadbrzezie-Weichsel-Ufer der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königlich Bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Augsburg-Ulm gelegene Bahnstation Diedorf ist am 12. d. Mts. für den vollständigen Güterdienst eröffnet worden.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Debreczen-Püspök-Ladány zwischen den Stationen Debreczen und Szoboszló gelegene Halte- und Verladestelle Ebes, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr, sowie zur Verladung von Rübensendungen in ganzen Wagenladungen diente, ist am 5. April d. J. auch für den allgemeinen Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Internationale Eisenbahnanschlüsse.

Eine Reihe von internationalen Eisenbahnanschluss-Fragen steht derzeit in einem mehr oder weniger fortgeschrittenen Stadium der Verhandlung bezw. vor ihrer endgültigen Regelung. Zunächst gehört hierzu die Frage des Anschlusses der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn an das Preussische Eisenbahnnetz bei Ober-Pollau und Grünthal. Es wurde nicht nur über den materiellen Inhalt des Uebereinkommens zwischen der Oesterreichischen und Preussischen Regierung eine Verständigung erzielt, es ist auch der Vertragsentwurf im grossen und ganzen festgestellt, sodass nur noch der formelle Abschluss bevorsteht. Die Verhandlungen wegen zweier anderer Anschlüsse, welche mit der Sächsischen Regierung eingeleitet sind, dürften wahrscheinlich im Laufe dieses Monats zur Beendigung gelangen. Die eine Frage bezieht sich auf den Anschluss der Bahnlinie Wölmsdorf-Sebnitz, die andere auf jene der Bahn Rossbach-Adorf an das Sächsische Bahnnetz. Ausserdem bildet der Anschluss von Reutte an die Bayerische Grenze nach Füssen und Fils den Gegenstand von Verhandlungen mit der Bayerischen Regierung. Die letzte Anschlussfrage endlich betrifft die Lokalbahn Ronchi-Cervignano, welche einen Anschluss an das Italienische Eisenbahnnetz erhalten soll. Die Verhandlungen zwischen beiden Bahnverwaltungen sind soweit gediehen, dass auch für den Fall, als der Abschluss des Staatsvertrags eine Verzögerung erleiden sollte, bis zum Ende dieses Jahres die Angelegenheit geordnet sein dürfte. Es handelt sich also im ganzen um fünf, zumeist volkswirthschaftlich wichtige internationale Eisenbahnanschlüsse.

Ernennung der Mitglieder des Staats-Eisenbahnraths.

Die Liste der vom Eisenbahnminister auf Grund des neuen Statuts für den Staats-Eisenbahnrath ernannten Mitglieder und Ersatzmänner dieser Korporation ist nunmehr verlautbart worden. Die Zahl der Mitglieder beträgt bekanntlich 80, und zwar werden 10 Mitglieder von dem Eisenbahnminister nach freiem Ermessen ausgewählt, während 11 Mitglieder in der Weise ernannt werden, dass der Handelsminister und der Finanzminister je vier, der Ackerbauminister zwei und der Reichs-Kriegsminister eine der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnet. 36 Mitglieder werden über Vorschlag der Handelskammern, 17 Mitglieder über Vorschlag von landwirthschaftlichen Fachkorporationen und 6 Mitglieder endlich über Vorschlag von montanistischen Fachkorporationen ernannt.

Betriebseröffnungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 5. d. Mts. ist der am Oesterreichischen Weichselufer bei Nadbrzezie, Station der Strecke Dembica-Tarnobrzeg-Nadbrzezie, neu eröffnete Weichselumschlag und die denselben mit der Station Nadbrzezie verbindende 2,09 km lange Schleppbahn für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet worden. Die Schleppbahn ist vollspurig, für Dampfbetrieb eingerichtet und der K. K. Staatsbahndirektion in Krakau unterstellt. Sie beginnt am östlichen Ende der Station Nadbrzezie und führt bis zum Weichselufer. Der kleinste Bogenhalbmesser der Strecke beträgt 180 m und die grösste Steigung 8 ‰; ferner betragen die grössten zulässigen festen Radstände für Personen- und Güterwagen 4,5 m und die grössten zulässigen Raddrücke 6 900 kg.

Südbahn.

Der Verwaltungsrath der Südbahn-Gesellschaft hat in seiner Sitzung vom 6. d. Mts. beschlossen, für 1896 eine Dividende von 4 Frcs. zu vertheilen, den statutenmässigen Reservefonds mit 280 000 fl. zu dotiren und 26 880 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Ursprünglich war nur die Vertheilung einer Dividende von 3 Frcs. beabsichtigt, der Verwaltungsrath hat sich jedoch für 4 Frcs. entschieden, weil der vorhandene Reingewinn eine solche Dividende ermöglicht. Im vorigen Jahre wurde die Dividende mit 5 Frcs. festgesetzt, der Reservefonds mit 308 727 Gulden dotirt und 505 612 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Hauptposten des Rechnungsabschlusses stellen sich wie folgt:

Einnahme der Bahn	20 782 375 fl.	21 047 392 fl.
Erträgnisse der Hotels und des Walzwerkes Graz	265 017 „	
Lasten: für Verzinsung und Tilgung der Anlehen und Tilgung der Aktien .	27 186 396 fl.	
hiervon ab: Annuität der Ungarischen Regierung mit	240 000 fl.	
und der Italienischen Regierung mit	11 827 954 „	
somit zusammen	12 067 954 fl.	
es verbleiben somit Lasten	15 118 442 fl.	
hierzu Wechselkursverluste	3 132 806 „	
somit die Gesammtsumme der Lasten		18 251 248 „
es erübrigt daher ein Gesammtüberschuss von . . zur Verfügung der Aktionäre.		2 796 144 fl.
Hiervon werden verwendet:		
als Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest .		550 563 fl.
zur Dotirung der Reserve für den Dienst der 3 % Obligationen		526 530 „
zusammen		1 077 093 fl.
als verfügbarer Rest des Jahres 1896 verbleibt sonach		1 719 051 fl.

welcher die oben erwähnte Verwendung findet.

Wie ersichtlich, wurde mit der Tradition gebrochen, einen grossen Gewinnrest vorzutragen, um so viel als möglich an die Aktionäre vertheilen zu können.

Nach den vorstehenden Ziffern lieferte die Betriebsrechnung des gesammten Bahnnetzes 20 782 375 fl.; wie viel hiervon auf die Lokal- und Pachtbahnen entfällt, wird erst dem detaillirten Abschlusse zu entnehmen sein. Zu bemerken ist, dass im vorigen Jahre aus dem Betriebe der Lokal- und Pachtbahnen ein Verlust von 154 590 fl. resultirte. Das Erträgniss des gesammten Bahnnetzes war im Jahre 1896 um 343 073 fl. grösser als das vorjährige. Die gesellschaftlichen Hotels und das Walzwerk in Graz lieferten einen um 33 687 fl. geringeren Gewinn als im Jahre 1895. Die Beschaffung der Valuta erfolgte zu einem Durchschnittskurse von 21 %.

Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn.

Die Generalversammlung dieser Gesellschaft hat beschlossen, die Gesammtdividende, gleichwie im Vorjahre, mit 6,5 %, d. i. 13 fl. für die Aktie und 3 fl. für den Genussschein, festzusetzen, sowie den Betrag von 601 021 fl. (gegen 450 829 fl. im Vorjahre) auf neue Rechnung vorzutragen. Der Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes macht ausführliche Mittheilungen über die nachträgliche Gebührenvorschreibung von 959 720 fl. Was die finanziellen Ergebnisse für 1896 betrifft, so konstatirt der Bericht, dass sich im abgelaufenen Geschäftsjahre der Stand des Unternehmens nicht wesentlich verändert hat. Das Erträgniss aus dem Valutensaldo stellt sich um rund 10 000 fl. niedriger gegen das Vorjahr und dürfte

wahrscheinlich eine weitere Verminderung nicht mehr erleiden, da das letzt erzielte Agio durchweg unter der Relation verblieb. Der Ertrag aus den Lokalbahnen für das Jahr 1896 ist gegen das Vorjahr um 5 671 fl. zurückgeblieben, weil für die Kolomeaer Lokalbahnen keine Dividende zur Auszahlung gelangt ist. Bezüglich der Einkommensteuer der Gesellschaft ist die Bemessung seit dem Inslebentreten des mit der Oesterreichischen Regierung abgeschlossenen Uebereinkommens bisher noch nicht erfolgt; mit dem im Vorjahre für diesen Zweck eingestellten Betrage dürfte infolge der geänderten Verhältnisse auch für das abgelaufene Jahr das Auslangen gefunden werden, so dass es nicht nothwendig schien, hierfür in der Bilanz mehr Vorsorge zu treffen. Die Betriebseinnahmen auf den Lokalbahnen für das Jahr 1896 betragen zusammen 1 062 394 fl., daher um 9 482 fl. weniger als im Vorjahre. Die Ausgaben der Lokalbahnen für 1896 sind dermalen noch nicht definitiv festgestellt und erfolgen die Rechnungsabschlüsse später. Die Betheiligung am Unternehmen der einzulösenden Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tamaszow) beträgt mit Schluss des verflossenen Jahres 10 791 Stück Prioritäts- und 2 400 Stück Stammaktien à 200 fl. zusammen im Nominalwerthe von 2 638 200 fl., welche in der Bilanz effektiv mit 2 374 380 fl. eingestellt sind. Die vertragschliessenden Theile sind an das Uebereinkommen bekanntlich nur bis Ende Juni d. J. gebunden.

Verstaatlichung der Eisenbahn Lemberg-Belzec.

Die Regierung hat am 29. April d. J. im Abgeordnetenhause die Vorlage über die Verstaatlichung der Eisenbahn Lemberg-Belzec eingebracht. Der Kaufpreis beträgt 3 208 400 fl. und ist in 2 Raten zu bezahlen, von denen die erste nach Perfektion des Uebereinkommens, die zweite am 1. Januar 1898 fällig wird. Der Betrieb der Bahn wird vom 1. Januar d. J. für Rechnung des Staates geführt. Mit Rücksicht darauf ist der Gesellschaft eine vom 1. Januar d. J. laufende 4 % Zinsenvergütung zu leisten. Die Bedeckung des Erfordernisses für den Kaufschilling erfolgt durch Begebung von 3,5 % Investitionsrente, und zwar wird die erste Rate das Investitionspräliminare des Jahres 1897, die zweite das Präliminare des Jahres 1898 belasten.

Aussig-Teplitzer Bahn.

Das Eisenbahnministerium hat den Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Bahn zu mündlichen Besprechungen wegen Legung des zweiten Geleises auf der Bielathalbahn eingeladen. Von Aussig nach Komotau (64,9 km) besteht bereits das Doppelgeleise; jetzt handelt es sich um die Strecke Türmitz-Bilin, welche 26,1 km misst und noch eingeleisig ist. Infolge der Einladung der Regierung begaben sich der Verwaltungsraths-Präsident Dr. Karl Franz Stradal und der Direktor der Gesellschaft, Regierungsrath Schweigert, nach Wien, um mit den Vertretern des Eisenbahnministeriums einen Meinungsaustausch zu pflegen. Im Prinzip wurde eine Einigung erzielt, dahingehend, dass die begehrte Legung des zweiten Geleises successive durchzuführen sei. Als Endtermin für die Herstellung der Arbeiten wurde der 30. Juni 1900 festgesetzt. Die Kosten für das zweite Geleise, welche durch Ausgabe von Prioritäten bedeckt werden, sind nicht bedeutend, da bereits bei dem Ausbau der einzelnen Stationen auf die Legung des zweiten Geleises Rücksicht genommen worden ist, so dass nur die kurrente Strecke zwischen den einzelnen Stationen herzustellen sein wird.

Generalversammlung der Budapester Strassenbahngesellschaft.

Aus dem Generalversammlungsberichte obbenannter Gesellschaft für 1896 haben wir zu den bereits mitgetheilten Daten noch folgendes hinzuzufügen:

Das Betriebserträgniss des Jahres 1896 war durch den in diesem Jahre stattgehabten Umbau der gesellschaftlichen Pferdebahnlinien für elektrischen Betrieb und den infolge dessen zeitweise nothwendig gewordenen Umsteigedienst nachtheilig beeinflusst. Wenn trotzdem den gesteigerten Anforderungen des Ausstellungsverkehres entsprochen wurde, so war dieses Resultat nur durch Anspannung aller Kräfte und der Aufrechthaltung des gemischten Verkehres möglich; natürlich konnte unter solchen abnormen Verhältnissen die Betriebsökonomie nicht unter allen Umständen gewahrt werden. Die Betriebsdaten des Jahres 1896 gestalteten sich folgendermaassen: Im Personenverkehr wurden 1 245 381 Fahrten in einer Gesammtlänge von 8 032 016 km zurückgelegt. Im Dienste standen 64 788 Personenwagen (auf den Linien mit Pferdebahnbetrieb 240 935 Pferdepaare). Die durchschnittliche Tagesleistung betrug 3 403 Fahrten und 21 945 km. Die durchschnittliche Tagesleistung eines Personenwagens war 124 km; die eines Pferdepaares 28,6 km.

Der Lastentransport erstreckte sich auf 78 877 t Kohlen und sonstige Güter. Im Gesammtverkehr (Pferde- und Motorbetrieb) wurden 1 266 737 Fahrten in einer Gesammtlänge von 8 208 226 km zurückgelegt. Im Dienste standen auf den Linien mit Pferdebetrieb zusammen 248 165 Pferdepaare. Die durchschnittliche Tagesleistung stellt sich somit im Gesammtverkehr auf 3 461 Fahrten mit 22 437 km (die Leistung eines Pferdepaares auf 28,5 km).

Die Gesammteinnahme des Jahres 1896 stellt sich wie folgt:

Einnahmen aus dem Personenverkehr . . .	2 157 035,38 fl.
Diverse Transporteinnahmen	55 232,16 „
Verschiedene Einnahmen	463 188,54 „
Gewinnvortrag vom Jahre 1895	243 356,24 „
zusammen	2 918 812,32 fl.

Ausgaben: Direktion und Centralbüreau 53 426 fl., Betrieb und Kontrole 225 678 fl., Zugförderung und Fahrdienst 582 733 fl., Instandhaltung der Betriebsmittel 108 684 fl., Bahn- und Gebäudeerhaltung 44 429 fl., allgemeine Spesen 109 156 fl., ausserordentliche Spesen 29 926 fl., Ausgaben des elektrischen Betriebes 166 950 fl., nicht zu den Betriebskosten gehörende Ausgaben, als Obligationszinsen, Steuern und Abgaben, Amortisation und Abschreibungen 601 328 fl., zusammen 1 922 310 fl.

Nach Abzug der Ausgaben von den Einnahmen verbleiben mit Hinzurechnung des Vortrages vom Jahre 1895 996 503 fl. Ueber die Verwendung dieses Betrages haben wir bereits in Nr. 36 S. 318 d. Ztg. berichtet.

Die Bilanz enthält über den Vermögensstand der Gesellschaft folgendes:

Aktiva: Werth der Investitionen vor dem Umbau auf elektrischen Betrieb 2 521 655 fl., Vorauslagen für neue Projekte 10 965 fl., Hochbauten und Baugründe 1 028 655 fl., Inventar: Pferde und Bespannungsrequisiten 282 374 fl., Vorräthe: Fourage, Bahnerhaltungsmaterial, Werkstättenmaterial 52 726 fl., Debitoren: im Vorhinein gezahlte Beträge 9 101 fl., diverse Ausstände und im Zuge befindliche Bauten 4 646 457 fl., zusammen 4 655 559 fl.; Effekten und Baarbestand 12 033 090 fl., im Portefeuille befindliche Gesellschaftsaktien 5 371 300 fl., zusammen 25 956 324 fl.

Passiva: Aktienkapital: 99 982 Aktien im Umlauf à 100 fl. = 9 998 200 fl., 3 731 amortisirte Aktien 373 100 fl., zusammen 10 371 300 fl. Obligationen: 4 % Obligationen vom Jahre 1896 8 943 800 fl. und amortisirte 4 % Obligationen vom Jahre 1895 56 200 fl., zusammen 9 000 000 fl.; Fonds und Reserven 3 510 337 fl., Kreditoren 2 085 384 fl., Gewinn: Tantièmen 51 600 fl., Dividende 541 345 fl., Gewinnrest 396 358 fl., zusammen 989 303 fl.; insgesammt 25 956 324 fl.

Der Pensionsfonds der Gesellschaft weist mit Ende 1896 einen Vermögensstand von 164 103 fl. auf.

Aus der Schweiz

Rückkauf der Schweizerischen Eisenbahnen.

(Expertenbericht über die Botschaft an die Bundesversammlung).

Der Chef des Schweizerischen Eisenbahndepartements hat seinen Entwurf zur Botschaft an die Bundesversammlung, betreffend den Rückkauf der Schweizerischen Hauptbahnen, vor der Berathung desselben durch den Bundesrath einer Expertenkommission zur Begutachtung übergeben. Diese Kommission, bestehend aus zwei bedeutenden Finanzmännern, zwei früheren Eisenbahndirektoren und einem Eisenbahn-Oberingenieur, hat am 4. März ein längeres Gutachten abgegeben, das nunmehr ebenfalls veröffentlicht worden ist und in welchem sie den Ausführungen der Botschaft beistimmt.

Sie gelangt ebenfalls dazu, die Uebernahme der Bahnen durch den Bund als sehr angezeigt zu bezeichnen. Ebenso pflichtet sie der Botschaft darin bei, dass der Bund nach den Konzessionen für die Bahnen, soweit nicht der Anlagewerth höher ist, den Ertragswerth ersetzt, der durch Kapitalisirung der im Betrieb erzielten Reinerträge zu 4 % sich ergibt. Das eingetretene Sinken des Zinsfusses der Anleihen unter 4 % kommt daher dem Bunde zu gute und die Aktionäre können nicht beanspruchen, dass die daherige grosse Steigerung der ihnen verbleibenden Jahresüberschüsse bei Bewerthung der Aktien Berücksichtigung finde.

Der Antrag, die Verstaatlichung auf alle 5 Hauptbahnen auszudehnen, findet ebenfalls die volle Billigung der Experten, weil nur, wenn die Verstaatlichung in diesem grossen Umfange beginnt, die Vortheile, welche dem Verkehr von ihr versprochen werden, sich in vollem Umfange verwirklichen lassen. Es ist dies auch durch den Umstand geboten, dass die meisten umliegenden Staaten für Tilgung des in den Eisenbahnen investirten Kapitals bis um die Mitte des kommenden Jahrhunderts Anordnung getroffen und damit seit Jahren begonnen haben. Dieser Umstand hat eine ausserordentliche Bedeutung, weil demzufolge die betreffenden Staaten auf die genannte Zeit in den fast unentgeltlichen Besitz ihrer Bahnnetze kommen und dadurch befähigt sein werden, deren Leistungen für den Verkehr weit vortheilhafter zu gestalten und namentlich auch die Taxen, welche schon jetzt diejenigen der Schweizerbahnen stark unterbieten, weiter zu ermässigen. Sollte die Schweiz diesen Beispielen nicht folgen, sondern das Rechnungssystem ihrer Privatbahnen fortdauern, welches von jeder Amortisation absieht und das An-

lagekapital durch fortwährende Hinzuschrift aller, nicht als reine Betriebsausgaben zu qualifizirenden Kosten stetig erhöht, so würde ihr Verkehr einer grossen, nie mehr ausgleichbaren Inferiorität gegenüber dem des Auslandes entgegentreiben.

Den in der Botschaft auf 74 554 612 Francs bezifferten Werthabzug für theilweise abgenutzte Objekte finden die Experten nichts weniger als übersetzt, da die zurück zu kaufenden Bahnen ein durchschnittliches Betriebsalter von 26 Jahren haben und Abschreibungen für Abnutzungen nie stattfanden. Durch rechtzeitige mässige Tieferhaltung der Dividenden hätten sich die Bahnen ausreichende Reserven zur Ausgleichung bereit stellen können, während jetzt solche nur in unzureichender Grösse vorhanden sind. Allein deshalb kann dem Bunde nicht zugemuthet werden, für die im Dienste der Bahngesellschaften theilweise abgenutzten Objekte, die er selbst nur noch eine beschränkte Zahl von Jahren wird benutzen können und dann zu ersetzen hat, die vollen Anschaffungskosten zu vergüten.

Die in den Berechnungen des Departements eingestellten Beträge für Einlagen in Erneuerungsfonds finden die Experten sehr mässig gegriffen, was schon daraus erhelle, dass sie nur wenig über die bisherigen regulativgemässen der Centralbahn hinausgehen.

Auch kann der Bund verlangen, dass die Bahnen zur Zeit ihrer Uebergabe in allen Richtungen völlig befriedigend beschaffen seien. Dazu gehört nicht allein, dass die vorhandenen Objekte befriedigend beschaffen seien, sondern auch, dass sie ausreichen, um den zur Zeit der Uebergabe bestehenden Verkehr vollkommen befriedigend zu besorgen.

Schliesslich konstatiren die Experten, dass die Berechnungen der Botschaft, wenn sie auch, bis der Bund in den Besitz der Bahnen gelangt, noch viele Aenderungen erleiden werden, mit aller möglichen Sorgfalt und Vollständigkeit erstellt und in manchen zweifelhaften Fällen für den Bund eher zu ungünstig gehalten seien. Man dürfe daher annehmen, dass, wenn die Angelegenheit in gleichem Sinne fortbehandelt wird, der Bund von der Verstaatlichung finanziell keine unangenehme Enttäuschungen erleben, sondern die Bundesbahnen gegentheils imstande sein werden, über die Amortisation des Rückkaufskapitals hinaus, welche bis 1962 durchgeführt werden soll, dem Verkehr von Anfang an und später in wachsendem Umfange Erleichterungen zu bringen.

Burgdorf-Thun (elektrischer Betrieb).

Die Bahngesellschaft Burgdorf-Thun hat mit der Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden und der Gesellschaft „Motor“ in Baden einen Vertrag über den elektrischen Betrieb ihrer nächster Zeit in Bau kommenden Linie abgeschlossen. Die elektrische Betriebseinrichtung erfordert eine Mehrausgabe für die Anlagekosten der Bahn von 700 000 Francs, deren Verzinsung und Amortisation aber durch billigeren Betrieb erzielt werden soll. Die Bahn Burgdorf-Thun zweigt auf der Station Hasle von der Emmenthalbahn ab und wird von Burgdorf bis dort das Geleise derselben benutzen. Für die neue Linie Hasle-Thun ist gegenwärtig die Projektausarbeitung und Absteckung ihrem Abschlusse nahe und werden die Bauarbeiten nächstens beginnen. Diese Linie führt durch die landwirthschaftlich und industriell bedeutenden Ortschaften Walkringen, Biglen und Höchstetten des Bernischen Emmenthals zur Station Konolfingen der Jura-Simplonlinie Bern-Luzern und von hier über Diessbach nach Thun. Die Länge Burgdorf-Hasle beträgt 7 km, diejenige der neuen Linie Hasle-Konolfingen-Thun 33 km. Es ist eine Normalbahn, die vor allem auch auf einen nicht unbedeutenden Güterverkehr Aussicht hat.

Die Kraft für den elektrischen Betrieb dieser Linie liefert eine in der Nähe von Spiez zu errichtende grosse Wasserwerkanlage. Durch Ableitung des Kanderflusses mittelst eines Tunnels nach Spiezmoos und dem Thunersee wird ein bedeutendes Gefälle und eine Kraft von 400 PS gewonnen. Davon sind für den Bahnbetrieb etwa 100 PS erforderlich. Die Gesellschaft „Motor“ wird dann auch die Kraft für die Beleuchtung der Bahn, der Stationen usw. liefern, sowie elektrische Kraft für Beleuchtung und Industrie an die an der Bahn liegenden Ortschaften abgeben.

Der Vertrag ist von der Aktionärversammlung genehmigt worden und ist damit die Einrichtung des elektrischen Betriebs einer Normalbahn von 40 km Länge gesichert. Die Bahn wird innerhalb zwei Jahren in Betrieb kommen und darf man auf die Resultate gespannt sein, welche der elektrische Betrieb einer Normalbahn von dieser Länge und Bedeutung liefert. Von Normalbahnen wird in der Schweiz bis jetzt nur Orbe-Chavornay mit 4 km Länge mit elektrischen Motorwagen betrieben.

Drahtseilbahn Biel-Magglingen.

Die Betriebsrechnung der Drahtseilbahn Biel-Magglingen erzeigt für das Jahr 1896 gegenüber der vorjährigen einen Ausfall von 3 589 Francs. Immerhin ergibt sich ein Ueberschuss von 3 798 Francs; eine Dividende konnte jedoch nicht ausgerichtet werden.

Baseler Strassenbahnen.

Anlässlich der Betriebseröffnung des erweiterten Netzes der kantonalen Strassenbahnen hat der Regierungsrath von Baselstadt folgenden Tarif aufgestellt:

Das Strassenbahnnetz wird in Theilstrecken von ungefähr 800 m Länge eingetheilt. Die Taxe für eine Fahrt, welche zwei zusammenhängende Theilstrecken nicht übersteigt (einfache Fahrt) beträgt 10 Cts. für die Person. Die Taxe für eine Fahrt, welche zwei zusammenhängende Theilstrecken übersteigt, beträgt 20 Cts. für die Person.

Es werden folgende Abonnementskarten ausgegeben:

1. Abonnementskarten mit Gültigkeitsdauer von drei Monaten und mit beliebigem Anfangstermin werden ausgegeben zum Preise von 4 Frcs. für 50 einfache Fahrten, 7 Frc. für 100 einfache Fahrten. Diese Karten gelten für den Inhaber und dürfen auch für mehrere Personen gleichzeitig verwendet werden. Eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer findet nicht statt.

2. Monatskarten mit Gültigkeitsdauer von einem Monat und dem Anfangstermine des ersten Tages eines Kalendermonates werden ausgegeben zum Preise von 10 Frcs.; sie berechtigen zur beliebigen und unbeschränkten Benutzung des gesammten Bahnnetzes; sie gelten für die Person, auf deren Namen die Karte ausgestellt ist und sind vom Berechtigten mit seiner Unterschrift zu versehen.

Durchstich der Berner Alpen.

Ingenieur Stockalper in Sitten veröffentlicht eine Studie über den vortheilhaftesten Durchstich der Berner Alpen zu einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Simplontunnel und Bern, Basel und den dort einmündenden Linien. Der Verfasser ist gegen den Lötschbergdurchstich (siehe Nr. 29 S. 252 d. Ztg.) und empfiehlt als das Vortheilhafteste den Aufstieg durch das Limmenthal bis Lenk und die Unterfahrung des Wildstrubel mittelst eines Tunnels von 14 km mit nachheriger Einmündung in die Jura-Simplonlinie in Raron im Kanton Wallis.

Gotthardbahn.

Auf den Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Linien Luzern-Immensee und Zug-Arth-Goldau (voraussichtlich 1. Juni d. J.) wird die Direktion der Gotthardbahn folgende Verkehrserleichterungen eintreten lassen:

Der Taxzuschlag für die Bergstrecken im Personenverkehr wird von 75 auf 60 % herabgesetzt. Ausserdem werden die Taxen der gewöhnlichen Hin- und Rückfahrtsbillette noch besonders ermässigt, indem statt des bisherigen Rabattes von 20 % für alle drei Wagenklassen ein solcher von 25 % für die I. Klasse, 40 % für die II. Klasse und 35 % für die III. Klasse gewährt wird.

Betriebseröffnung neuer Linien.

Der Schweizerische Bundesrath hat die Eröffnung des Betriebes für den Personen- und Gepäckverkehr der 12 km langen elektrischen Strassenbahn Altstätten-Berneck auf den 6. April, diejenige für die neuen Linien der Baseler Strassenbahnen Centralbahnhof-Badischer Bahnhof über die Wettsteinbrücke und Klaraplatz-Klybeckschloss auf den 14. April und Aeschenplatz-Birsfelden und Kohlenberg-Missionsstrasse auf den 10. Mai d. J. gestattet. Damit erreicht das Netz der Baseler Strassenbahnen eine Länge von 11 km.

Zürcher Strassenbahn.

Mit 1. Januar d. J. ist das Unternehmen der Zürcher Strassenbahn (Pferdebahn) an die Stadt übergegangen. Für das letzte Betriebsjahr erhalten die Aktionäre eine Dividende von 22 %.

Direkte Bahnlinie Bern-Neuenburg.

Die baldige Ausführung dieses Unternehmens ist nunmehr gesichert. Am 8. Mai findet die konstituirende Aktionärversammlung statt; der Einzahlungstermin für den ersten Fünftheil des Aktienkapitals dauert bis 6. Mai. Die Finanzirung ist folgende: Aktienkapital 5 450 000 Frcs.; davon entfallen als Staatssubventionen auf den Kanton Bern 3 130 000 Frcs., auf Neuenburg 1 Million, auf sämmtliche Bernische Gemeinden zusammen 893 500 Frcs. Das Obligationenkapital wird ebenfalls 5 450 000 Frcs. betragen. Der Sitz der Gesellschaft ist Bern.

Lauterbrunnen-Mürren.

Das Betriebsergebniss der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (Drahtseilbahn bis Grütschalp, elektrische Adhäsionsbahn Grütschalp-Mürren) blieb im verflossenen Jahre beträchtlich hinter dem der vorangegangenen Jahre zurück. Es betrug 74 844 Frcs. gegen 107 773 Frcs. im Jahre 1895. Das finanzielle Resultat ist dennoch kein ungünstiges und gestattet die Ausrichtung einer Dividende von 5 % (45 000 Frcs) und eine Einlage in den Reservefonds von 1000 Frcs. Die Betriebseröffnung fand am 23. Mai statt, und wurden in der ganzen Saison 36 365 Personen befördert gegenüber 47 211 im Vorjahre. Die grösste Tagesfrequenz war am

25. August mit 2050 Personen, die in 46 Seilbahnzügen und 44 Zügen der elektrischen Bahn befördert wurden. Die mittlere Tagesfrequenz war 277 Personen. Die Einnahme aus dem Personenverkehr beträgt auf den Reisenden 2,89 Frcs. Die Aktionärversammlung vom 24. April genehmigte Jahresrechnung und Bericht und ermächtigte den Verwaltungsrath zur Kündigung des $4^1/_2$ % Obligationenanlehens von 600 000 Frcs.

Verkehrsaufschwung auf der Brünigbahn.

Wohl wenige Bahnen weisen eine so rapide Zunahme der Frequenz auf wie die der Jura-Simplonbahn gehörende Schmalspurbahn von Luzern über den Brünig nach Brienz im Berner Oberland. Von 308 040 Personen im Jahre 1893 stieg der Personenverkehr im Jahre 1894 auf 398 314 und im Jahre 1895 auf 426 054 Personen, um dann im Jahre 1896 zwar wieder auf 406 058 zurückzugehen, allein jedenfalls nur vorübergehend infolge der ganz abnormen Witterungsverhältnisse des vorjährigen Sommers.

Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg.

Gegen das Vorjahr blieben sowohl die Einnahmen aus dem Personen-, als diejenigen aus dem Güterverkehr zurück. Die gesammten Betriebseinnahmen betragen für 1896 55 287 Frcs., was gegenüber dem Vorjahre einen Ausfall von 12 457 Frcs. bedeutet. Die Betriebsausgaben betragen 28 472 Frcs. gegen 26 958 Frcs. im Vorjahre. Aus dem Einnahmeüberschuss von 26 815 Frcs., zuzüglich Aktivsaldo von 1895 und Ertrag aus verfügbaren Kapitalien, sollen nach Antrag des Verwaltungsrathes gedeckt werden 13 500 Frcs. für Obligationenzinsen; ferner sollen 6 000 Frcs. zu Amortisationen verwendet werden, um diesen Bilanzposten auszugleichen, 8 000 Frcs. Einlage in Bauerneuerungs- und Reservefonds und 6 610 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Birsigthalbahn.

Der Verwaltungsrath der Birsigthalbahn (Schmalspurbahn Basel-Flühen 13 km lang) beantragt für das Jahr 1896 die Auszahlung einer Dividende von 3 % wie im Vorjahre.

Aus Frankreich.

Die Zinsengewähr der grossen Französischen Eisenbahnen.

Der Oberingenieur H. Bonneau, Unter-Betriebsleiter der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, hat unter dem Titel: „Etude sur les chemins de fer français" ein Werk veröffentlicht, dem wir folgendes entnehmen:

Am 31. Dezember 1895 schuldeten die fünf grossen Gesellschaften (die Nordbahn hat die Zinsengewähr des Staats niemals in Anspruch genommen) dem Staate auf Grund der Zinsengewähr 910 193 198 Frcs., von denen 143 188 766 Frcs. auf die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 159 029 779 Frcs. auf die Orléansbahn, 166 672 293 Frcs. auf die Südbahn, 267 838 482 Frcs. auf die Westbahn und 173 463 878 Frcs. auf die Ostbahn entfielen. Im Jahre 1895 wurde die Zinsengewähr mit 51 469 000 Frcs., also mit 26 038 000 Frcs. weniger als 1894 in Anspruch genommen. Da im Jahre 1896 die Betriebseinnahmen um rund 27 000 000 Frcs. gestiegen sind (nur die Südbahn hatte eine unbedeutende Mindereinnahme gegenüber dem Vorjahre), so werden die Lasten der Zinsengewähr noch wesentlich ermässigt werden. Im einzelnen ist die Lage der Gesellschaften folgende:

Die Verhältnisse der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn haben sich in den letzten Jahren ausnehmend verbessert. Im Jahre 1895 hat sie die Zinsengewähr nur noch mit 348 000 Frcs. in Anspruch genommen und man darf erwarten, dass sie mit der Rückzahlung der erhaltenen Zinsvorschüsse an den Staat beginnen wird.

Die Lage der Orléansbahn ändert sich beträchtlich. Im Jahre 1895 hat sie vom Staate nur noch 6 971 000 Frcs. gegen 11 881 000 Frcs. im Vorjahre verlangt. Man darf nicht aus den Augen verlieren, dass, wenn die Schuld der Orléansbahn hoch ist, diese Gesellschaft dagegen eine starke Rücklage für die Zukunft hat. Ihre Konzession läuft 1956 ab; da sie nun ihre sämmtlichen Antheilscheine und den grössten Theil ihrer Schuldverschreibungen bis zum 1. Januar 1951 tilgen muss, so folgt daraus, dass sie vom 1. Januar 1951 bis zum 31. Dezember 1956 an ihren Lasten eine jährliche Ersparniss von etwa 73 500 000 Frcs., also für 6 Jahre mehr als 440 000 000 Frcs. erzielt.

Viele günstige Veränderungen sind in der Lage der Südbahn eingetreten. Der Zinszuschuss des Staats, der sich für 1892 auf 18 701 000 Frcs. belief, ermässigte sich 1894 auf 12 397 000 Francs und 1895 auf 9 916 000 Frcs. Ausserdem hat die Gesellschaft wie die Orléansbahn eine ernstliche Rücklage in der Zukunft. Ihre Konzession läuft am 31. Dezember 1960 ab, aber die Tilgung der Antheilscheine soll am 1. Juli 1955, diejenige der 2 200 000 älteren Schuldverschreibungen am 1. Juli 1957 und diejenige der 500 000 neuen Schuldverschreibungen am 1. Oktober 1957 beendigt sein. Daraus ergibt sich vom Jahre 1956 ab eine Ermässigung der Lasten im Gesammtbetrage von 166 250 000 Frcs.

Bezüglich der Westbahn kann man eigentlich von keiner Verbesserung im Jahre 1895 sprechen. Die Reineinnahmen waren wohl um 3 700 000 Frcs. höher als 1894, aber diese Mehreinnahme wurde fast vollständig durch die Zuwendungen an die Ruhegehaltskasse, an die satzungsmässige Rücklage für Unfälle usw. aufgezehrt, sodass der Zinszuschuss des Staats 19 785 000 Frcs. ohne wesentliche Veränderung gegen das Vorjahr betrug.

Die Ostbahn endlich hat für 1895 nur 14 449 000 Frcs., also 3 124 000 Frcs. weniger als im Vorjahre vom Staate als Zinszuschuss verlangt.

Kurz, eine neue Zeit hat für die Französischen Eisenbahnen begonnen, die noch durch die allmähliche Umwandelung des Zinsfusses der Anleihen mehr zu Tage treten wird. Die jährlichen Lasten der Anlagekostenrechnung belaufen sich auf rund 520 000 000 Frcs., von denen 71 000 000 Frcs. auf die Ostbahn, 50 000 000 Frcs. auf die Südbahn, 70 000 000 Frcs. auf die Nordbahn, 79 000 000 Frcs. auf die Orléansbahn, 75 000 000 Francs auf die Westbahn und 175 000 000 Frcs. auf die Mittelmeerbahn entfallen. Es ist leicht zu ersehen, welch' riesige Erleichterung den Gesellschaften durch Umwandelung der 3 % in 2,5 % Schuldverschreibungen erwachsen wird. Einige Gesellschaften werden ihre Schuld an den Staat begleichen können und dadurch die volle Verfügung über ihre Gewinne wiedererlangen; andere werden die Mittel zur Deckung ihrer Lasten finden, sodass sie die Zinsengewähr des Staats nicht mehr in Anspruch zu nehmen brauchen. Für die Nordbahn endlich wird die Zeit der Gewinnbetheiligung des Staats eintreten.

Der älteste Französische Eisenbahnveteran.

Adrien Poncet, der älteste Französische Eisenbahnveteran, ist im Alter von 81 Jahren in Tours gestorben; er führte die erste Lokomotive, die in Frankreich in Thätigkeit trat, und namentlich die Lokomotive bei der feierlichen Eröffnung der ersten Bahn Paris-St. Germain am 24. August 1837 und blieb in der Verwaltung bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand. Nunmehr geht der Titel des ältesten Eisenbahnveterans auf den Vater Levy über, der, am 12. Mai 1815 geboren, noch heute Aufseher (contrôleur) bei der Nordbahn ist; er fuhr, damals als Bremser, am 19. September 1839 auf dem ersten Zuge Basel-Strassburg. Er blieb bei der Gesellschaft als Zugführer bis 1854 und trat dann bei der Nordbahn ein.

Pariser Stadtbahn.

Um die Konzession für die Pariser Stadtbahn haben sich beworben: 1. Grosselin und Coignet, gestützt von dem Comptoir national d'escompte in Paris und dem Elektrizitätshaus Thomson Houston, 2. Renard und Cauderay von der Compagnie de traction et d'électricité mit dem Creusotwerk als Stütze, 3. Balance, ehemaliger protestlerischer Abgeordneter für Mülhausen zum Deutschen Reichstag, gestützt auf die Gesellschaft der Siemenspatente, 4. Faye, gestützt auf die Gesellschaft Fives-Lille, 5. Buisson de Leysson und 6. der Graf von Montmore. Die beiden letztgenannten Bewerber mussten ausser Betracht bleiben, weil sie keine genügende finanzielle Stütze nachweisen konnten; auch die Gesellschaft Fives-Lille schien nicht geeignet. Die drei übrigen Bewerber wollen ausländische Patente anwenden, und zwar die beiden ersten Amerikanische, der Dritte ein Deutsches Patent.

Der mit der Vorprüfung der Bewerber betraute Unterausschuss hat in erster Linie die „Compagnie générale de traction et d'électricité", welche die Amerikanischen Patente Walker und Westinghouse anwendet, empfohlen. Diese Gesellschaft ist von René, Marie, Louis de Mas Latric mit einem Grundkapital von 17 500 000 Frcs. auf 60 Jahre gegründet und hat ihren Sitz in Paris, Boulevard des Capucines Nr. 24. Sie hat zum Zweck: 1. den Bau und die Einrichtung von Strassen- oder Eisenbahnlinien mit elektrischer oder anderer Zugförderung oder von allen anderen für gemeinschaftliche Beförderung gebrauchten Verkehrsmitteln, 2. den Eintritt in die Rechte früherer Konzessionsinhaber oder die direkte Erwerbung von Konzessionen für Strassen- oder Eisenbahn- oder andere Verkehrslinien; ihre Erwerbung in den Ländern, wo dies durch die Gesetzgebung gestattet ist, ihre Einrichtung, ihre Eröffnung, ihren Betrieb und ihre Weiterübertragung; 3. die Kapitalbetheiligung an Strassenbahn-, Eisenbahn- oder anderen Verkehrsgesellschaften, die Bildung solcher Gesellschaften, die Mitwirkung bei ihrer Bildung durch Zubringung oder auf andere Weise; 4. den Bau und die Einrichtung von Kraftübertragungs- und Vertheilungsstationen, die Lieferung elektrischer Kraft für Beleuchtung und andere Zwecke; 5. den Abschluss von Zugförderungsverträgen mit Verkehrsgesellschaften; 6. alle auf die Einrichtung der Strassenbahnlinien bezüglichen Wegebau-Unternehmungen; 7. die Anwendung und Ausnutzung der Elek-

trizität für alle gewerblichen und anderen Zwecke, endlich 8. alle Handels-, gewerblichen, finanziellen Unternehmungen, die sich auf den Zweck der Gesellschaft beziehen.

Betriebseröffnungen.

1. Die Gesellschaft der wirthschaftlichen Bahnen des Nordens hat am 15. März d. J. von der Strassenbahn Armentières-Halluin die Strecke Frelinghien-Bousbecques (14 km) mit den Zwischenstationen Deulémont, Comines und Wervic, sowie den Haltepunkten Frelinghien, Pont Rouge, Sainte Barbe, Hel, Comines, Trois Ballots und Bousbecques dem Betriebe übergeben.

2. Von den Strassenbahnen Savoyens ist Ende März d. J. die Linie von Saint Béron über Pont de Beauvoisin nach Saint Genix eröffnet worden.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Durch Verordnung vom 9. März d. J. das der Stadt Limoges konzessionirte und von ihr an den Gewerbtreibenden A. Grammont in Pont de Chèrui (Isère) und E. Faye in Lyon konzessionirte elektrische Strassenbahnnetz in der Stadt Limoges (12,671 km).

2. Durch Verordnung vom 13. März d. J. das der Stadt Angers konzessionirte und von dieser durch Vertrag vom 22. Februar d. J. an die Compagnie des tramways électriques d'Angers weiter vergebene elektrische Strassenbahnnetz in der Stadt Angers.

3. Durch Verordnung vom 18. März d. J. die von den Departements Pas de Calais und Nord durch die Verträge vom 12. Mai bezw. 25. Juli 1896 an Fresson konzessionirte, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn von Béthune nach Estaires.

4. Durch Verordnung vom 19. März d. J. das der Stadt Montpellier konzessionirte und von dieser durch Vertrag vom 15. Februar d. J. an Cauderay und Valette weitervergebene, für Personenverkehr bestimmte elektrische Strassenbahnnetz auf dem Gebiet der Gemeinde Montpellier und Castelnau le Ledy.

5. Durch Verordnung vom 20. März d. J. die dem Departement Charente Inférieure und von ihm durch Vertrag vom 16. März d. J. an die Société des tramways de la Grande Côte de Royan weiter vergebene, für Personenverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn von Pontaillac nach la Grande Côte.

6. Durch Verordnung vom 30. März d. J. das der Stadt Rennes (Ille et Vilaine) konzessionirte und von ihr durch Vertrag vom 6. März d. J. an A. Grammont und E. Faye weitervergebene, für Personen- und u. U. für Gepäckverkehr bestimmte elektrische Strassenbahnnetz in der Stadt Rennes (15,062 km).

7. Durch Verordnung vom 5. April d. J. die dem Departement Seine Inférieure auf 50 Jahre konzessionirte und von ihm der Compagnie du tramway de Saint Romain weiter vergebene, für Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn zwischen Saint Romain de Colbosc und dem Bahnhof Saint Romain.

8. Durch Verordnung vom 13. April d. J. die der Westbahn durch Vertrag vom 25. März 1885 (genehmigt durch Gesetz vom 10. Dezember 1885) unter Vorbehalt konzessionirte Linie Carhaix-Châteaulin. Der Gemeinderath des Finistère hat sich durch die Beschlüsse vom 23. August 1895 und vom 15. April 1896 verpflichtet, eine Beihilfe von 300 000 Frcs. zu den Grunderwerbskosten zu leisten.

9. Durch Verordnung vom 16. April d. J. die der Gemeinde Mont Dore konzessionirte und von ihr durch Vertrag vom 1. April 1896 an den Unternehmer Giraudon in Perrier weiter vergebene, auf dem Gebiet der Gemeinde Mont Dore anzulegende elektrische Seilbahn von der Meynadierbrücke über die Dordogne nach der Höhe des sogenannten Salon du Capucinberges.

Aus Mittelamerika.

Portorico.

Die Portorico-Eisenbahngesellschaft hat an die Regierung die Bitte gerichtet, bis zu neuer Prüfung der Lage der Gesellschaft jede Erklärung des Konzessionsverfalls zu vertagen und diese Prüfung einem neuen, die Interessen der Gesellschaft wahrenden Gesetz zu Grunde zu legen; dieses Gesuch ist genehmigt worden und die Gesellschaft hofft, dass ihre Schritte zu einem günstigen Ziele führen werden. Alsdann würden die Wirkungen des Gesetzes vom 3. September 1896, betreffend die Verlängerung der Baufristen, nicht eintreten; diese Fristen sind nämlich zu kurz.

Kuba.

Die Lage der Kubanischen Eisenbahnen wurde von Tag zu Tag schwieriger; die Aufständischen griffen die Stationen an, zerstörten den Bahnkörper und die Betriebsmittel, um den schnellen Verkehr der Spanischen Truppen zu verhindern. Am meisten haben die Ostbahn- und die Matanzas-Eisenbahngesellschaft gelitten; bei letzterer sind die Einnahmen von 5 349 440 Francs im Jahre 1895 auf 1 549 930 Frcs. im Jahre 1896 gefallen. Allein im Personenverkehr ging die Einnahme von 749 670 Frcs. auf 477 080 Frcs., also um 272 590 Frcs. zurück; der Kohlenverkehr brachte nur 154 360 Frcs., statt 343 760 Frcs., also 189 400 Francs weniger. Diese Verluste sind zum Theil durch Ersparnisse beim Betriebe ausgeglichen; denn die durch den Krieg geschaffenen schwierigen Umstände haben die Gesellschaften dahin geführt, ihre Beamtenzahl zu vermindern und die Bezüge der im Dienst behaltenen Bediensteten herabzusetzen, sodass die Gesammtausgaben infolge dessen von 1 950 445 Frcs. auf 864 170 Frcs., also um 1 086 275 Frcs. vermindert wurden; die anderen Ausgabekapitel gaben ebenfalls zu Ersparnissen Anlass, deren Gesammtbetrag sich auf 673 915 Frcs. beläuft. In Anbetracht dieser trostlosen Lage haben die Gesellschaften um die Genehmigung nachgesucht, ihre Tarife während der Dauer der Feindseligkeiten um 20 % erhöhen zu dürfen; diese Genehmigung ist ihnen, wie wir bereits in Nr. 21 S. 180 d. Ztg. mittheilten, vom General Weyler ertheilt worden. Nur der Westbahn kommt diese Genehmigung nicht zu gute, da sie sich dem Gesuche der anderen Gesellschaften nicht angeschlossen, sondern vorgezogen hat, als ausländische Gesellschaft direkt von London aus in Madrid Entschädigung für die ihr durch den Krieg verursachten Nachtheile zu verlangen Nach der „Gaceta de los ferrocariles de la Isla de Cuba" beläuft sich die Entschädigungsforderung auf 1 750 000 Frcs.

Die Truppensendungen sind übrigens mit grosser Regelmässigkeit erfolgt, trotz der Anstrengungen der Aufständischen, sie zu hindern. Doch hat ein Unfall am 25. Oktober 1896 noch die Schrecken des Krieges vermehrt; ein Zusammenstoss erfolgte zwischen 2 Militärzügen, wobei 4 Soldaten getödtet und 36 verletzt wurden. Die Gesellschaft hat beschlossen, den Opfern des Unfalls eine Summe von 16 000 Frcs. zuzuwenden, und zwar 10 000 Frcs. aus den Mitteln der Gesellschaft, 2 000 Francs durch Beiträge der Direktionsmitglieder und 4 000 Frcs. durch Gehaltsabzüge (10 % des Monatsgehalts) der Beamten.

Aus Afrika.

Tunesien.

Durch Verordnung des Bey vom 24. November 1896 ist die Uebertragung der Konzession für den Betrieb eines Strassenbahnnetzes in Tunis von den Unternehmern Jullien und Cretté auf die allgemeine Französische Strassenbahngesellschaft genehmigt worden.

Die der Strassenbahn-Aktiengesellschaft von Tunis von der Gemeinde am 30. September 1896 konzessionirte Strassenbahn in der Stadt Tunis von Bab Bahar nach Bab el Khadra (0,150 km) ist am 24. November 1896 für gemeinnützig erklärt worden.

Kongostaat.

Der Geschäftsbericht für die am 20. Januar d. J. abgehaltene Hauptversammlung der Kongo-Eisenbahngesellschaft gibt u. a. eingehende Aufschlüsse über den Baufortschritt und die Anlagekosten, und zieht daraus den Schluss, dass die kilometrischen Anlagekosten sich einschliesslich der Bauzinsen auf 96 800 Frcs. und ohne diese Zinsen auf 87 300 Frcs. für die noch zu bauende Strecke stellen werden. Da 195 km vollendet sind, die Gesammtlänge nach den letzten Nachrichten aus Afrika 390 km nicht überschreiten wird und bei gleichem Baufortschritt weniger als 28 Monate, vom 30. Juni 1896 ab gerechnet, erforderlich sind, um den Stanleypool zu erreichen, so werden höchstens 19 Millionen einschliesslich der Bauzinsen zur Vollendung der Bahn erforderlich sein, wozu noch 1 Million Francs für die Anlagen am Stanleypool kommt. Da am Schlusse des Berichtsjahres (30. Juni 1896) noch 4 Millionen von dem Ertrage der staatlich gewährleisteten Schuldverschreibungen verfügbar waren, so mussten noch 16 Millionen beschafft werden. Bekanntlich hat die Gesellschaft eine 4,5 % Anleihe von 20 Millionen Francs aufgenommen und sich nöthigenfalls die fernere Aufnahme einer Anleihe von 5 Millionen Francs vorbehalten.

In dem Berichtsjahre vom 1. Juli 1895 bis 30. Juni 1896 wurden nach dem Innern zu 567 Personen I. Klasse, 2 528 Personen II. Klasse und 3 203,7 t Güter, nach der Küste zu 374 Personen I., 2 386 Personen II. Klasse und 704,2 t Güter befördert. Die Einnahmen beliefen sich im Verkehr landeinwärts für Personen I. Klasse auf 40 459,20 Frcs., für Personen II. Klasse auf 16 702 Frcs, für Gepäck auf 13 452,36 Frcs., für Güter auf 630 559,45 Frcs. und aus anderen Quellen auf 10 356,05 Frcs., im ganzen also auf 731 529,06 Frcs. Im Verkehr seewärts wurden vereinnahmt für Reisende I. Klasse 27 429,80 Frcs., für Reisende II. Klasse 16 017,83 Frcs., für Gepäck 3 208,30 Frcs., für Güter 80 936,25 Frcs. und aus anderen Quellen 1 366,75 Frcs., also im ganzen 129 968,93 Frcs., sodass sich die Gesammteinnahme auf 841 796,99 Frcs. stellte.

Amtliche Bekanntmachungen.

1 Berichtigungen

Rechtsrheinisch Hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII). Auf den Seiten 65 und 86 des Tarifs vom 1. April d. J. sind bei den Stationen Wahlscheid und Wald einerseits und Bad Nauheim, Balduinstein, Banteln, Beiseförth, Bestwig, Betzdorf, Beverungen, Biebrich (Mosbach) und Biebrich (Rheinbahnhof) andererseits die Entfernungen verwechselt worden. Die richtigen Entfernungen treten sofort in Gültigkeit.

Essen, den 11. Mai 1897. (1080)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Ober-Widdersheim. Die Abfertigungsbefugnisse der vorgenannten, an der Oberhessischen Bahnstrecke Hungen-Nidda liegenden Station werden vom 20. d. Mts. ab auf die Beförderung von Gütern aller Art sowie von Leichen und lebenden Thieren ausgedehnt. Die Beförderung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. (1081)

Frankfurt a./M., den 10. Mai 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Zum Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide usw. im Russisch-Ostpreussischen Verkehr über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel ist der VII. Nachtrag herausgegeben, gültig von sogleich, soweit darin nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Derselbe enthält Frachtsätze von neu in den Tarif aufgenommenen Russischen Stationen sowie Berichtigungen und ist auf unserer Fahrkarten-Ausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu haben. (1082 H&V)

Direktion.

Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. Januar 1897 der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung zu II. B. Besondere Tarifvorschriften,
2. Ergänzungen der Allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
3. Ergänzungen und Aenderungen zu II. E. Kilometerzeiger,
   a) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bierfeld, Dirmingen, Eppelborn, Hölz, Illingen, Lebach, Otzenhausen, Schlaverie und Soetern des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken,
   b) anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken,

ferner

4. die neu aufgenommenen Ausnahmetarife Nr. 8 (Düngekalktarif) für Kalk usw., Nr. 9 für Wegebaumaterialien usw., Nr. 10 für Eisenerz usw., welche jedoch nur für den Verkehr zwischen den Stationen Bensheim (M N B) und Darmstadt Hauptbahnhof (M. N. B.) einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken andererseits Gültigkeit haben,
5. Aufnahme der Station Mayen West für den Versand von Dachschiefer in den Ausnahmetarif Nr. 5. (1083)

St. Johann-Saarbrücken, 10. Mai 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1897 neuen Stils werden im Deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 1, im direkten Tarif nach Thorn transito (nach Polen), Deutsch-Mlawaer Grenztarif und Deutsch-Sosnowicer Grenztarif, Heft 1, die Frachtsätze von den Stationen: Eintracht, Eisern, Hain und Reinhold Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn nach Alexandrowo transito, Thorn transito, Mlawa transito und Sosnowice (W. W. und J. D. E.) transito für Eilgut um 10 ₰, Stückgut I und II und Klasse A 1 um 5 ₰ sowie in den übrigen Klassen und Ausnahmetarifen um 3 ₰ für 100 kg erhöht.

Bromberg, den 8. Mai 1897. (1084)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Die in dem Nachtrag VIII zum Main-Neckarbahn-Hessischen Gütertarif enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Darmstadt Südbahnhof werden am 15. Juli l. J. aufgehoben und vorläufig nicht ersetzt.

Zwischen Darmstadt Südbahnhof und Darmstadt Hauptbahnhof treten am 15. Mai l. J. Umkartirungssätze in Kraft, über welche die beiden Stationen Auskunft ertheilen.

Darmstadt, den 10. Mai 1897. (1085)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II Hefte 7 u. 9 des Verbands-Gütertarifes. Am 1. Juni 1897 gelangen der IV. Nachtrag zu Theil II Heft 7 vom 1. Oktober 1894 und der III. Nachtrag zu Theil II Heft 9 vom 1. Juni 1895 zur Einführung.

Die Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Haupt-Tarifhefte und seitherigen Nachträge und sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen, sowie bei dem Materialdepot der unterfertigten Verwaltung unentgeltlich zu beziehen.

München, im Mai 1897. (1086)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen). Zu Theil IIa Heft 6 (Deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den Direktionsbezirken Erfurt, Halle und Magdeburg) tritt am 15. Mai d. J. der Nachtrag III in Kraft (gratis).

Strassburg, den 5. Mai 1897. (1087)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Im Anschlusse an die Bekanntmachung vom 17. April d. J. wird veröffentlicht, dass die Nachträge IX zu den Heften 1 und 2, VII zu Heft 3 und 4 und VIII zu Heft 5 des Sächsisch-Oesterreichischen, Eisenbahnverbandes sowie Theil II, Gemeinsames Heft, und Theil II Heft II des Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandes vom 17. d. Mts. an durch die betheiligten Stationen und von unserer Wirthschaftshauptverwaltung bezogen werden können.

Dresden, am 10. Mai 1897. (1088)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Juli 1895. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. ist Seite 12 des Nachtrags II zum vorgenannten Schnitttarif unter Ziffer 5 der erste Absatz wie folgt zu ändern:

„Für die Artikel des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 kommen, soweit nicht unter Ziffer 4 für gewisse Düngemittel die Frachtbildung auf Grund der Gesammtentfernungen und besonderer (Ausnahme-) Kilometertariftabellen zu erfolgen hat, die Anstosssätze der allgemeinen Wagenladungsklassen bezw. der Spezialtarife zur Anwendung und zwar:

a) ungekürzt: usw.

München, im Mai 1897. (1089)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die Station Schorndorf in den Ausnahmetarif Nr. 13 für die Beförderung von Petroleum und Naphta einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Stuttgart, den 10. Mai 1897. (1090)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Zum Gütertarif für den **Rheinischen Nachbarverkehr** (Gruppe VII/VIII) vom 1. April 1895 tritt am 15. Mai. d. J. der 7. Nachtrag in Kraft.

Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Neubaustrecken **Türkismühle-Hermeskeil** und **Wemmetsweiler-Lebach** des Direktionsbezirks **St. Johann-Saarbrücken.**

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 15. Mai 1897. (1091)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Mai d. J. tritt zum **Gütertarif** für die **Tarifgruppe VIII** (Köln-St. Johann-Saarbrücken) vom 1. April 1895 der 5. Nachtrag in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen der Neubaustrecken **Türkismühle-Hermeskeil** und **Wemmetsweiler-Lebach** des Direktionsbezirks **St. Johann-Saarbrücken.**

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 15. Mai 1897. (1092)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen). Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. werden in vorbezeichnetem Verkehre nach den Stationen der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn theilweise ermässigte Frachtsätze zur Einführung gebracht.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahmefrachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 10. Mai 1897. (1093)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch - Westdeutscher Güterverkehr (Gruppe I und II/VII und VIII) Berlin - Westdeutscher Güterverkehr (Gruppe III/VII und VIII) Hessisch-Linksrheinischer Güterverkehr (Gruppe VI/VIII). Mit dem Tage der Betriebseröffnung, am 15. Mai d. J, werden die für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut sowie von Wagenladungen eingerichteten Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken Dirmingen, Eppelborn, Illingen und Lebach sowie die Holzverladestelle Hölz der Theilstrecke Wemmetsweiler-Lebach, sowie die Stationen Bierfeld, Nonnweiler, Otzenhausen und Soetern der Neubaustrecke Hermeskeil-Türkismühle in die Gütertarife für obengenannte Verkehre einbezogen.

Fahrzeuge können nur von den Stationen Illingen und Lebach abgefertigt werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen kann bei allen Stationen mit Ausnahme von Illingen und Otzenhausen erfolgen.

Bis zum Erscheinen der nächsten Tarifnachträge sind der Frachtberechnung zu Grunde zu legen:

a) für die Stationen der Strecke Wemmetsweiler-Lebach die in den Gütertarifen enthaltenen Entfernungen der Station Wemmetsweiler
 zuzüglich 4 km bei Illingen
 " 9 " " Dirmingen
 " 12 " " Hölz
 " 13 " " Eppelborn u.
 " 18 " " Lebach,

b) für die Stationen der Strecke Hermeskeil-Türkismühle entweder die in den Gütertarifen enthaltenen Entfernungen der Station Hermeskeil
 zuzüglich 7 km bei Bierfeld
 " 9 " " Nonnweiler
 " 12 " " Otzenhausen
 " 17 " " Soetern,
 oder die Entfernungen der Station Türkismühle
 zuzüglich 6 km bei Soetern
 " 11 " " Otzenhausen
 " 14 " " Nonnweiler u.
 " 16 " " Bierfeld,

je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben. (1094)

St. Johann-Saarbrücken, 12. Mai 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Binnenverkehr kommen die Sätze des Seehafen - Ausnahmetarifs E 3 für Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr über See nach aussereuropäischen Ländern vom 1. Mai d. J. ab auch für Sendungen zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern zur Anwendung.

Oldenburg, den 12. Mai 1897. (1095)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken - Pfälzischer Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. tritt der Nachtrag XI zum Gütertarif vom 1. Januar 1891 in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.

II. Ergänzungen und Aenderungen zu II. E. Kilometerzeiger.

a) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bierfeld, Dirmingen, Eppelborn, Hölz, Illingen, Lebach, Nonnweiler, Otzenhausen und Soetern des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

b) Anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen Ehrang, Hermeskeil, Kell, Lampaden, Pluwig, Reinsfeld, Ruwer, Schillingen, Trier l. M., Trier r. M., Waldrach und Zerf des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

III. Ergänzungen und Aenderungen zu II. F b) Stations-Tariftabellen.

IV. Aenderungen und Ergänzungen zu II. F. c) Ausnahmetarife.

V. Sonstige Aenderungen (1096)

St. Johann-Saarbrücken, 11. Mai 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet usw. nach Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken. (Gruppe VIII.) Am 15. Mai d. J. erscheint zu dem Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 ein Nachtrag I, welcher unter anderem neue Frachtsätze für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Köln und St. Johann-Saarbrücken enthält. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 13. Mai 1897. (1097)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif. Am 16. Mai d. J. gelangen zum vorgenannten Tarif
 der Nachtrag III zum Heft Nr. 2
 " " III " " " 3
 " " IV " " " 4
 " " III " " " 5
zur Einführung.

Dieselben enthalten ausser Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Tariftabellen

a) eine anderweite, durch Aufnahme der Artikel Brennstoffe und Holz des Spezialtarifs III ergänzte Fassung des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif);

b) Ergänzungen der Ausnahmetarife 4, 4 b und 4 c;

c) Neue Ausnahmetarife:
 1. Nr. 6 für Steinkohlen und Braunkohlen usw.
 2. Nr. 12 für feuchte Stärke.

Nähere Auskunft über die Höhe der neu eingeführten Frachtsätze ertheilen vom 12. d. Mts. ab die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 8 Mai 1897. (1098)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen
betheiligten Verwaltungen.

Zulässigkeit des Zusammenladens von Gütern der Klasse A und des Ausnahmetarifs 7 a mit Gütern der Ausnahmetarife 6 b und 6 d. Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1897 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1897, ist im Verkehre zwischen Bregenz, Buchs, Lindau und St. Margrethen einerseits und Prag (Bubna), Prag (Sandthor), Prag (Smichow), Stationen der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn, dann Prag (St. B.) und Smichow, Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie den Stationen Komotau und Kralup der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn andererseits das Zusammenladen von Gütern der Klasse A und des Ausnahmetarifes 7 a mit Gütern der Ausnahmetarife 6 b und 6 d des vom 1. März 1896 gültigen Tarifs, Theil I und Theil II, Heft 1 und 2 für den Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband bei frachtgutmässiger Beförderung und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Wagen in beiden Verkehrsrichtungen zulässig.

Hierbei kommt für das wirkliche Gewicht der Artikel der Klasse A, des Ausnahmetarifs 7 a und der Ausnahmetarife 6 b und 6 d die Fracht nach den bezüglichen Tarifsätzen und — wenn das Gesammtgewicht dieser Artikel 10 000 kg nicht erreicht — für das Fehl- bezw. Ergänzungsgewicht der Frachtsatz der Klasse A zur Anrechnung.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarife, Theil I, für den Oesterr.-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband vom 1. März 1896 enthaltenen einschlägigen Bestimmungen Gültigkeit.

Hierdurch wird die Kundmachung in Nr. 2 ex 1897 dieses Blattes unter Nr. (59) ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 12. Mai 1897. (1099)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Aktivirung der Gepäck- und Eilgutexpedition in der Haltestelle Rattenberg.

Am 1. Juni l. J. wird in der auf der Linie Kufstein - Ala zwischen den Stationen Kundl und Brixlegg gelegenen Haltestelle Rattenberg die Gepäck- und Eilgutexpedition aktivirt.

Wien, am 7. Mai 1897. (1100)

Elbeumschlags - Verkehr. Für Rohkupfer treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Oed und Waldegg sowie umgekehrt	234 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Oed und Waldegg sowie umgekehrt	229 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Oed und Waldegg sowie umgekehrt	281 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 8. Mai 1897. (1101)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Für die Dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 150 000 Bahnschwellen und ca. 17 000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ. vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjörnsensgade, Kopenhagen, V, erhältlich.

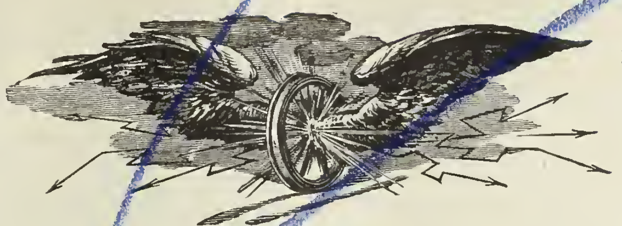
Bietungstermin am 22. Mai 1897 Nachmittags 2 Uhr im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Mai 1897. (1102)
Der Bahnchef.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 39. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 19. Mai 1897.

Inhalt:

Die Verhandlungen der neunten Generalversammlung des Internationalen Permanenten Strassenbahn-Vereins.

In den letzten Augusttagen des vergangenen Jahres hielt der Internationale Permanente Strassenbahn-Verein in Schwedens Hauptstadt seine neunte Generalversammlung ab und beging hierbei zugleich die Feier seines 10jährigen Bestandes. Wie Generalsekretär Nonnenberg in seinem Berichte über die Lage des Vereins hervorhob, hat derselbe seit dem Jahre 1886, in welchem seine Gründung erfolgte, ununterbrochen den Rahmen seiner Arbeiten erweitert und sich mit gewissenhafter Sorgfalt dem Studium aller Fragen gewidmet, die sich auf den Bau und Betrieb der Kleinbahnen beziehen. Unablässig den Fortschritten in der Entwickelung der letzteren folgend, hat er seiner Thätigkeit immer weitere Grenzen gezogen, immer fernere Ziele gesteckt und nach und nach seine Untersuchungen von dem Pferdebetrieb, auf den allein sie ursprünglich beschränkt waren, auf die verschiedenen mechanischen Betriebsarten ausgedehnt. Unter bescheidenen Verhältnissen gegründet, hat der Verein seine Bedeutung und sein Ansehen von Jahr zu Jahr wachsen sehen und durch seine fachliche Erörterung aller Fragen erreicht, dass die Regierungen sich bewogen fühlen, zu den Versammlungen ihre Vertreter zu entsenden.

Der Verein zählte zur Zeit der Generalversammlung 353 Mitglieder und zwar 139 Strassenbahngesellschaften, 92 ordentliche persönliche Mitglieder, 53 Firmen und 69 ausserordentliche persönliche Mitglieder. Deutschland ist in sämmtlichen Gruppen zahlreich vertreten; wir finden in der Mitgliederliste die Strassenbahngesellschaften aller grösseren Städte, deren Direktoren und Ingenieure, die hervorragendsten Firmen, die mit Kleinbahnen in geschäftlicher Beziehung stehen, und viele Interessenten des Kleinbahnwesens überhaupt. Das Gleiche kann von Oesterreich-Ungarn, von Belgien, Frankreich und Italien gesagt werden. Auch alle übrigen Europäischen Staaten sind betheiligt. In den Vereinigten Staaten Amerikas besitzt der Verein nur ein Mitglied; aber auch auf den Philippinen ist er vertreten, indem der Administrator der „Compania de los Tramvias de filipinas“ Zobel de Zangronitz in Manila ihm als Mitglied angehört.

Die Thätigkeit des Vereins dokumentirt sich nach aussen hin in gleicher Weise, wie jene des Internationalen Eisenbahnkongresses, über dessen Wirksamkeit kürzlich an dieser Stelle berichtet wurde. Auch die Bedeutung seiner Verhandlungen ist — wie bei dem „Kongresse“ — vornehmlich in den Berichten zu erblicken, die einzelne hervorragende Fachgenossen über die von der Vereinsdirektion aufgestellten, wichtige Punkte des Kleinbahnwesens behandelnde Fragen erstatten und die bei der Generalversammlung noch nähere Erörterung finden. Diese Berichte, auf Grund der Mittheilungen der einzelnen Bahnverwaltungen verfasst, geben zumeist ein erschöpfendes Bild über den jeweiligen Stand der fraglichen Angelegenheit und gestatten eine gründliche, fachmännische Beurtheilung derselben, die ohne die Intervention des Vereins überhaupt — mangels der hierzu erforderlichen Erfahrungsdaten — nicht möglich wäre. Es erscheint daher wohl gerechtfertigt, auf die Berichte, welche der neunten Generalversammlung vorlagen, sowie auf die Verhandlungen, die ihrem Vortrage folgten, auf Grund des uns vorliegenden umfangreichen Protokolles über jede Versammlung näher einzugehen.

Der Fragebogen, den die Vereinsdirektion für die neunte Generalversammlung ausgearbeitet hatte, umfasste im ganzen 16 Fragen; hieran knüpfte sich noch eine Mittheilung über die radiale Aufhängung, System de Rechter, welcher Gegenstand infolge eines speziellen Antrages seitens mehrerer Mitglieder auf die Tagesordnung gesetzt worden war. Man sieht, dass das Programm ausserordentlich reichhaltig war; im Interesse der Verhandlungen, die geeignet und berufen sind, durch den persönlichen Verkehr und den Austausch der Gedanken und Anschauungen zur Klärung der Fragen wesentlich beizutragen,

würde es sogar zu empfehlen sein, das Arbeitsprogramm der Generalversammlungen gedrängter zu halten, um für eine recht intensive Diskussion mehr Zeit zu gewinnen.

Wir wenden uns nunmehr den Berichten und deren Besprechung bei der Generalversammlung zu; es wird hierbei die Reihenfolge eingehalten werden, in der die Berichte bei letzterer zur Verlesung gelangten.

Erste Frage: Unter welchen Umständen und in welchen Verhältnissen verfüttern Sie Gerste?

Der Berichterstatter, Direktor Schodd aus Amsterdam, weist zunächst darauf hin, dass die Frage der Gerstefütterung durch die aussergewöhnlich niederen Preise der Gerste in den letzten Jahren angeregt wurde. Sein Fragebogen fand von 10 Gesellschaften Beantwortung; sehr eingehend hat die Kölner Strassenbahngesellschaft den Gegenstand studirt; auch der Berichterstatter selbst liess bei der von ihm geleiteten Gesellschaft ausgiebige Versuche mit Gerstefütterung vornehmen, welche zeigten, dass die Anwendung von Gerste in kleinen Mengen keinen Unterschied gegenüber Hafer bietet, dass aber Gerste, in grösserem Umfange verabreicht, eine erschlaffende Wirkung auf die Verdauungsorgane ausübt und den Pferden nicht dieselbe Widerstandsfähigkeit verleiht, welche durch die Haferfütterung erreicht wird. Das Ergebniss aller bisher gemachten Beobachtungen lässt sich in nachstehenden Folgerungen zusammenfassen: „Wenn zwischen den Gerstepreisen und den Hafer- oder Maispreisen der Unterschied bedeutend ist, kann ohne Gefahr ein Vortheil dadurch erzielt werden, dass ein Theil der Ration aus Gerste besteht. Wenn grosse Kraftanforderungen gemacht werden oder wenn die Preise keinen wesentlichen Unterschied darbieten, verdient der Hafer den Vorzug vor der Gerste. Bei gleichen Preisen für Mais und Gerste verdient der Ersatz von Hafer durch Mais den Vorzug vor dem Ersatz von Hafer durch Gerste."

Diese Schlussfolgerungen wurden von der Versammlung ohne Debatte angenommen.

Zweite Frage: Stellen Sie ein Programm für Versuche auf, welche von den verschiedenen Pferdebahngesellschaften auszuführen wären, um so genau wie möglich die Leistung, welche den lebenden Motoren auferlegt wird, zu bestimmen, um daraus die entsprechende Ration unter Berücksichtigung der Arbeitszeit, der Gangart, des Wagengewichtes, des Arbeits- und des Zugkoeffizienten zu berechnen?

Ueber dieses mehr für die Wissenschaft, als für die Praxis wichtige Thema waren dem Berichterstatter, Direktor Klitzing, so wenige und so unvollkommene Mittheilungen geworden, dass es unmöglich erschien, hieraus irgend welche Schlussfolgerungen zu ziehen. Das Interesse für die vorliegende Frage ist in den betheiligten Kreisen ein sehr geringes; es wird vollständig durch die immer mehr in den Vordergrund tretende Frage wegen Einführung des elektrischen Betriebes in Anspruch genommen. Auch darf nicht übersehen werden, dass die durch eine Berechnung gefundenen Ergebnisse für die Praxis nur einen bedingten Werth besitzen würden, da sie nur äusserst selten mit den für den Einzelfall der Praxis maassgebenden Faktoren im Einklange stehen dürften.

Die Versammlung beschloss daher, das fragliche Thema von der Tagesordnung abzusetzen.

Dritte Frage: Haben Sie in gewissen Spezialfällen und namentlich dort, wo die örtlichen Verhältnisse nur die Anlage von Kurven mit zu kleinem Radius gestatten, auf offener Strasse Drehscheiben angelegt, welche im regelmässigen Betriebe befahren werden?

Ueber diese Frage, die doch nur für ganz besondere Einzelfälle von Bedeutung erscheint, lag kein Bericht vor. Auch in der Versammlung selbst fühlte niemand das Bedürfniss, sich zu diesem Thema zu äussern.

Vierte Frage: Welche Vor- und Nachtheile bietet für den Lokalbetrieb die Anlage der Geleise: a) auf dem Strassenkörper; b) auf einem besonderen Planum?

Die Berichterstattung über diese interessante Frage hatte der Generaldirektor der „Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux", de Burlet, übernommen. Mit Rücksicht auf die Fassung der Frage, die jede Spezialisirung des Falles ausschloss, konnte sich ihre Beantwortung auch nur in allgemeinen Betrachtungen bewegen, die einerseits in jedem Einzelfalle wünschenswerthe Anleitungen zu den erforderlichen Studien bieten und andererseits gestatten, das Für und Wider zu erwägen, wenn es sich darum handelt, zwischen zwei Entwürfen, deren einer den Strassenkörper, deren anderer ein besonderes Planum in Betracht zieht, die Entscheidung zu treffen. Im allgemeinen wird die Benutzung des Strassenkörpers überhaupt nur in Frage kommen, wenn die Strasse breit genug ist, keine unzulässig starken Steigungen und scharfen Krümmungen besitzt und sich der zu erwartende Hauptverkehr längs dieser Strassen befindet. Bei der Benutzung der Strassen sind 2 Fälle zu unterscheiden, indem das Geleise entweder auf dem eigentlichen Strassenkörper oder auf dem Bankett verlegt werden kann. Die Anlage- und die Erhaltungskosten sind im letzten Falle geringer, als im ersten Falle.

Soll nun in einem gegebenen Falle die Wahl zwischen Benutzung des Strassenkörpers oder Herstellung eines besonderen Planums getroffen werden, so sind nachstehende Punkte zu berücksichtigen: Anlagekosten, Verkehr, technische Anlagebedingungen, Unterhaltungskosten der Geleise und des Bahnkörpers, Zugkosten und Unterhaltungskosten des Fahrmaterials. Die beiden ersten Punkte dürften zumeist von ausschlaggebender Bedeutung werden. Es bestehen aber vielfach auch noch andere Erwägungen, die auf die Wahl Einfluss erlangen können. So werden gegen die Anlage der Geleise auf dem Strassenkörper nachstehende Einwendungen vorgebracht: Unannehmlichkeiten für die Anwohner, Widerwille gegen den Verkehr von langen Güterzügen auf Strassen, kostspieligere Reinigung und Entwässerung der Geleise, erhöhte Unfallgefahr, häufige Betriebsstörungen. Zu Gunsten der Anlage auf dem Strassenkörper führt man ins Treffen: geringere Anlagekosten, bessere Bedienung des Verkehrs, der sich längs der Strassen befindet, Entfall des Grunderwerbes, geringere Erhaltungskosten des Unterbaues. In einzelnen Ländern sind besondere Abgaben für die Benutzung der Strassen zu bezahlen oder Beiträge zu den Erhaltungs- und Erneuerungskosten des Pflasters zu leisten. Diese Ausgaben können entscheidend werden für die Wahl des einen oder anderen Systems.

In der Debatte, die sich an den Bericht knüpfte, wies Ziffer (Wien) darauf hin, dass nach seiner persönlichen Erfahrung für Bahnen mit bedeutendem Güterverkehr die Mehrkosten, welche bei Strassenbahnen aus der grösseren Abnutzung des rollenden und liegenden Materials resultiren, so hohe sind, dass er niemals daran denken würde, eine solche Bahn auf der Strasse anzulegen. Köhler erwähnte zur Bekräftigung dieser Ansicht eines Falles, in welchem die Konzessionsinhaber einer 32 km langen Bahn, die der billigeren Anlagekosten wegen auf der Strasse hergestellt worden war, sich infolge der bedeutenden Betriebs- und Unterhaltungskosten für das rollende und liegende Material genöthigt sahen, die Bahn abzureissen und eine neue Bahn auf besonderem Planum mit schwächeren Kurven und mässigeren Steigungen anzulegen, um auf solche Weise eine bedeutende Verringerung der gesammten Betriebskosten zu erzielen.

Haarmann (Osnabrück) bemerkte sehr zutreffend, dass oft die billigere Anlage auf der Strasse gewählt werden müsse, um überhaupt die Herstellung der Bahn zu ermöglichen. Empfehlenswerth erscheine mitunter ein gemischtes System, d. h. einen Theil auf die Strasse, einen Theil auf besonderes Planum zu legen, je nachdem dies die Verkehrsverhältnisse erfordern oder zulassen. Kessels (Mailand) wies darauf hin, dass in Italien ganz andere Faktoren für die Wahl der Strasse entscheidend seien; das Italienische Gesetz befreie nämlich die Strassenbahnen von jeder Abgabe, während es die Kleinbahnen auf eigenem Planum als Eisenbahnen betrachte und ihnen sonach eine Abgabe von 13 % der Bruttoeinnahme auferlege.

Fünfte Frage: Nach welchen Regeln müssen die Verträge zwischen den Gesellschaften aufgestellt werden?

Dieses Thema war von dem Berichterstatter, als welcher Direktor Thonet aus Mailand fungirte, nach drei Richtungen hin zu erörtern: für Anschlussbahnhöfe zwischen einer Vollbahn und einer Kleinbahn mit anderem Spurmaass, für gemeinsame Bahnhöfe zweier oder mehrerer Kleinbahnen mit demselben Spurmaass und für gemeinsame Bahnstrecken mehrerer Kleinbahnen. Leider waren dem Berichterstatter so wenige und so mangelhafte Antworten seitens der dem Vereine angehörenden Gesellschaften zugekommen, dass er sich auf die Erörterung der Verhältnisse in Belgien und Italien beschränken musste. Die Verträge für die Anschlüsse der Linien der „Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux" an die Bahnhöfe der Hauptbahnen beruhen im allgemeinen auf folgenden Grundsätzen: die Umladevorrichtungen sind ausserhalb der Einfriedung des Bahnhofes angelegt; die Schlüssel der Thüren, durch welche die Anschlussgeleise laufen, sind in Verwahrung des Bahnhofvorstandes. Sämmtliche Kosten des Anschlusses trägt die „Société Nationale". Die Ausführung aller Anlagen innerhalb des Bahnhofes besorgen die Organe der Hauptbahnverwaltung; ebenso obliegt diesen die Erhaltung und Erneuerung dieser Anlagen auf Kosten der „Société Nationale". Bei Anschlüssen an die Staatsbahnen kann der Lokalbahn die Verpflichtung auferlegt werden, die nöthigen Arbeiter und Pferde beizustellen, um nach den An-

ordnungen des Staatsbahnhof-Vorstehers die Rangirbewegungen der von der Nebenbahn gebrachten oder für die Nebenbahn bestimmten Wagen auszuführen; doch können diese Rangirungen auch unentgeltlich von den Lokomotiven der durchfahrenden Staatsbahnzüge bewerkstelligt werden. Den Betriebsgesellschaften ist für die Rangirbewegungen eine entsprechende Vergütung (z. B. 0,25 Frcs. pro Wagen) zu leisten.

In Italien sind die Bedingungen, welche den schmalspurigen Kleinbahnen bei Anlage von Umladegeleisen auferlegt werden, im allgemeinen beschwerlicher, als in Belgien. Die Anlagekosten des schmalspurigen und des eventuell erforderlichen vollspurigen Geleises hat ausschliesslich die Kleinbahn zu tragen; überdies ist für die Benutzung des Bahnhofgrundes ein jährlicher Pachtzins von mehreren hundert Francs zu zahlen. Die Erhaltungskosten des schmalspurigen Geleises trägt die Kleinbahn; zu jenen des vollspurigen Umladegeleises hat sie in entsprechendem Verhältnisse beizusteuern. Für die Rangirung der zum Anschlusse bestimmten Hauptbahnwagen hat die Kleinbahn 0,50 bis 3,00 Frcs. pro Wagen zu zahlen. Die Hauptbahnen betrachten die Kleinbahnen als Versender oder Adressaten und lassen sie selten zum direkten Passagier- und Güterverkehr zu. Ueberhaupt legen sie ihnen viele beschränkende, den Betrieb erschwerende Bestimmungen auf, wie Fixirung der Lade- und Entladefristen, Abweisung von Konkurrenzgütern, Gestattung der Bücherrevisionen usw. Bei einem gemeinsamen Betrieb der Bahnhöfe gehen die Vertragsbestimmungen, welche die Hauptbahn verlangt, häufig über den Rahmen der ökonomischen Betriebseinrichtung der Kleinbahn weit hinaus.

Bezüglich der Verträge für gemeinsame Bahnhöfe zweier oder mehrerer Kleinbahnen mit gleicher Spurweite weist der Berichterstatter auf die interessanten Darlegungen hin, welche Ingenieur Albert Urban (Belgien) im Jahre 1892 dem Eisenbahnkongress in Petersburg unterbreitete. Er citirt daraus eine Reihe von Beispielen und gelangt an der Hand derselben zu der Schlussfolgerung, dass die Verrechnung der Betriebskosten für gemeinsame Bahnhöfe nach dem Verhältniss des Verkehrs der einzelnen Bahnen, und zwar zurückgeführt auf eine bestimmte Einheit, erfolgen muss. Es empfiehlt sich jedoch, der Leichtigkeit und Einfachheit wegen, eine bestimmte jährliche Abgabe festzustellen, die zunächst ziemlich annähernd, nach einigen Jahren aber sehr genau geschätzt werden kann.

Was schliesslich die Verträge für gemeinsame Bahnstrecken mehrerer Linien anbelangt, so werden sie nach sehr verschiedenen Grundsätzen verfasst. Thonet führt einige Beispiele an und schliesst seinen Bericht mit folgenden Worten: „Die Vertheilung der Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten muss im Verhältniss zu dem Verkehr der interessirten Gesellschaften erfolgen. Es sind bei der Berechnung die Kosten für die Geleisanlage und die sonstigen Einrichtungen sowie jene für das gemeinsame Personal und die Materiallieferungen zu berücksichtigen. Als Grundlage der Vertheilung kann das Achskilometer angenommen werden.“

An den Vortrag des Berichts knüpfte sich eine sehr lebhafte und langwährende Diskussion, die sich wohl zum grössten Theile um die Fassung der Resolution drehte, in deren Verlauf jedoch beachtenswerthe Aufschlüsse über die Verhältnisse in den einzelnen Staaten gegeben wurden. So wiesen von Lindheim und Ziffer auf das Oesterreichische Lokalbahngesetz vom Jahre 1894 hin, wonach von der Staatseisenbahn-Verwaltung mit Zustimmung des Finanzministeriums die Befreiung von der Anrechnung einer Quote der Centralverwaltungskosten der Staatseisenbahn-Verwaltung, ferner die Befreiung von der Anrechnung einer Vergütung oder Beitragsleistung der Lokalbahn-Unternehmung für die Mitbenutzung bestehender Anlagen der Staatsbahnen und für den in den Anschlussbahnhöfen durch Stationsorgane besorgten Stationsdienst den schon bestehenden und neu herzustellenden Lokalbahnen insolange und insoweit gewährt werden kann, als dies erforderlich ist, um die Verzinsung und Tilgung des nicht durch Prioritätsobligationen beschafften Anlagekapitals der Lokalbahn zu höchstens 5 % aus dem eigenen Reinerträgnisse zu ermöglichen. Diese Bestimmungen haben auch auf die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen Anwendung zu finden und sind auch die übrigen Privatbahnverwaltungen, besonders aber jene Unternehmungen, die eine Ertragnissgarantie seitens des Staats geniessen, nach Maassgabe der dem Staate gesetzlich zustehenden Einflussnahme zur Gewährung der gleichen Begünstigungen für anschliessende Lokalbahnen zu verhalten. Die Anlagekosten der Anschlussbauten sind von der anschliessenden Bahn zu bestreiten.

In Frankreich sind die Beziehungen zwischen Voll- und Kleinbahnen durch eine Reihe von Gesetzen und Verordnungen nach gerechten und billigen Grundsätzen geregelt; in Schweden sind gesetzliche Vorschriften über diese Frage in Vorbereitung; in Preussen sind nur die Beziehungen für den Anschluss der Kleinbahnen unter sich gesetzlich geregelt, was aber den Anschluss der Kleinbahnen an die Vollbahnen betrifft, so hängen die ersteren durchaus von der Willkür der letzteren ab.

Schliesslich wurde folgende Resolution angenommen: „Die Vollbahnen sollen gehalten sein, den Anschluss von Kleinbahnen zu gestatten, falls dieser Anschluss im öffentlichen Verkehrsinteresse erwünscht erscheint. Was die aufzustellenden Vereinbarungen anbelangt, so können keine ganz bestimmte, auf alle Anschlussbahnhöfe zwischen Voll- und Kleinbahnen anwendbare Regeln eingesetzt werden. Es ergibt sich jedoch aus der Debatte, dass die Grundlagen der Vereinbarungen derartige sein sollen, dass sie den Anschluss der Kleinbahnen an die Vollbahnen erleichtern, indem die Anlagekosten auf das unbedingt Nöthige beschränkt und die jährlichen Abgaben und eventuellen Rangirtaxen auf ein Minimum reduzirt werden. Die Rangirtaxen sollten gänzlich wegfallen, wenn das Betriebsmaterial von einer auf die andere Bahn übergeht und die Rangirbewegungen von den Lokomotiven der Kleinbahn ausgeführt werden. Die direkte Spedition der Personen und Güter soll überall, wo solches angängig, durchgeführt werden und soll der Kleinbahn ein angemessener Antheil an den Gebühren gutgeschrieben werden.

Für gemeinsame Bahnhöfe zwischen Kleinbahnen soll als allgemeine Regel die Vertheilung der Ausgaben unter die interessirten Gesellschaften gelten, unter Berücksichtigung der besonderen Betriebsbedingungen der bezüglichen Bahnen, d. h. der Ausgaben, welche im Verhältniss zu dem Verkehre stehen und derjenigen, welche nicht im Verhältniss zu demselben stehen, indem als Grundlage vorzugsweise die Achsenzahl angenommen wird. Es soll womöglich eine bestimmte jährliche, nach Recht und Billigkeit zu normirende Abgabe festgestellt werden, die von den interessirten Gesellschaften zu zahlen ist.

Die Vereinbarungen für den Betrieb gemeinsamer Bahnstrecken müssen auf Grund der Vertheilung der Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten im Verhältniss zu dem Verkehre der interessirten Gesellschaften aufgestellt werden. Es sind bei der Berechnung die Kosten für das gemeinsame Personal und die Materiallieferungen zu berücksichtigen. Als Grundlage der Vertheilung kann das Achskilometer oder das Wagenkilometer angenommen werden. Die Einnahmen kommen der Gesellschaft zu, welcher der Zug oder der Wagen gehört. Dieselbe hat auch die Zugkosten zu tragen.“

(Fortsetzung folgt.)

Eine neue Weichen- und Signal-Centralanlage mit elektrischem Betriebe im Centralbahnhof München

ist vor kurzem in Betrieb genommen worden. Die Centralisirung ist nach System Siemens & Halske ausgeführt und beherrscht die Aus- und Einfahrten auf den Lokalgeleisen I und II von und nach Pasing. Einbezogen sind 11 Weichen. An Signalen sind aufgestellt: 1 Einfahrts-Vorsignal, 1 Einfahrts-Sperrsignal, 2 Ausfahrts-Sperrsignale.

Betriebskraft. Die Weichen und Signale des Stellwerks-Bezirks werden mittelst des elektrischen Stromes bewegt. An jeder Weiche und an jedem Signal ist eine Antriebsvorrichtung angebracht, welche durch unterirdische Kabel mit dem Stellwerk in der Stellhütte verbunden ist.

Das Stellwerk. Für jede Weiche und jedes Signal ist ein Hebel am Stellwerk vorhanden. Diese Hebel sind in 3 waagerechten Reihen über- und in 7 senkrechten Feldern nebeneinander angeordnet. Die Bezeichnung der Felder geschieht durch Zahlen, das linke Feld mit 1 beginnend, der Reihen durch Buchstaben, die obere a, die mittlere b, die untere c. Liegt der Hebel nach rechts, so befindet sich die zugehörige Weiche in der Normalstellung (+ der Verschlussübersicht) bezw. das zugehörige Signal in der Haltlage. Beim Umlegen des Hebels nach links bewegt sich die Weiche in die zweite Lage (= der Verschlussübersicht) bezw das Signal in die Fahrtstellung oder, wenn dies durch einen besonders angeordneten Fahrstrassenhebel bedingt ist, in die Ruhelage.

Weichen- und Signalhebel. Die Unterscheidung der Weichen- und Signalhebel geschieht äusserlich durch die Farbe der Schilder. Roth für Signale, blau für Weichen. Auf der linken Seite jedes Hebels befindet sich ein viereckiges Fenster. Solange die zu dem betreffenden Hebel gehörige Antriebsvorrichtung sich in Ruhe und in Ordnung befindet, ist hinter diesem Fenster eine weisse, im anderen Fall eine schwarze Scheibe sichtbar. Im letzteren Falle ertönt eine

Glocke. Die schwarze Scheibe erscheint auch während der Umstellung der Weiche bezw. des Signals. Ihr Verschwinden unter gleichzeitigem Erscheinen der weissen Scheibe und Verstummen der Glocke ist die Meldung, dass die Weiche bezw. das Signal ordnungsmässig die Bewegung vollzogen hat. Solange die schwarze Scheibe sichtbar ist, kann und darf der Hebel nicht bewegt werden. Auf der rechten Seite jedes Hebels ist ferner ein zweites Fenster angebracht, welches bei den Weichenhebeln mit einer isolirten Schienenstrecke vor der Weichenspitze in Verbindung steht. Solange ein Fahrzeug sich auf dieser Schienenstrecke befindet, zeigt das Fenster schwarz und der zugehörige Hebel kann und darf nicht bewegt werden. Bei den Signalhebeln ist dieses Fenster normal roth und sperrt den Hebel. Erst nach vollständiger Herstellung der zum Signal gehörigen Fahrstrassen und nach erfolgter Zustimmung des Stationsbeamten wird es weiss und gibt den Signalhebel frei. Die Bewegung des Signalhebels aus der „Fahrt-“ in die „Halt-“stellung ist jedoch auch bei rothem Fenster zulässig. Unter den Signalhebeln befindet sich noch ein Fensterchen, dessen Farbe die Flügelstellung erkennen lässt. Bei rothem Fenster steht das Signal auf Halt, bei weissem Fenster auf Fahrt.

F a h r s t r a s s e n h e b e l. Ausser den beschriebenen Weichen- und Signalhebeln sind noch Fahrstrassenhebel vorhanden. Diese sind an den grünen Schildern sowie an der senkrechten Ruhelage, aus welcher sie nach beiden Seiten umgelegt werden können, erkenntlich.

B l o c k i r u n g. Auf beiden Seiten sowie unterhalb des Fahrstrassenhebels befinden sich im Ruhezustand grüne Fenster, welche die Sperrung des Hebels kennzeichnen. Die Fenster vertreten die Stelle der sonst üblichen elektrischen Blockfenster.

F r e i g e b e n u n d B l o c k i r e n d e r F a h r s t r a s s e n h e b e l. Eine Fahrstrasse kann ohne weiteres nicht verschlossen werden, und wenn sie verschlossen ist, nicht entriegelt werden. Die Erlaubniss zum Verriegeln einer Fahrstrasse wird allemal von der Station ertheilt, indem dieselbe eines der grünen Fenster neben dem Fahrstrassenhebel weiss macht. Der Hebel kann alsdann, nachdem zuvor die zur Fahrstrasse gehörigen Weichen richtig gestellt sind, nach der Seite des weissen Fensters umgelegt werden. Beim Umlegen des Hebels verschliesst sich dieser selbstthätig. Die Erlaubniss zum Entriegeln der Fahrstrasse gibt die letzte Achse des die Fahrstrasse passirenden Zuges. Die Erlaubniss ist kenntlich durch das Weisswerden des kleinen runden Fensters unter dem Fahrstrassenhebel. Abweichend hiervon sind die beiden Ausfahrts-Fahrstrassenhebel für ihre Rechtsbewegung eingerichtet. Ein Umlegen ist auch bei grünem Fenster möglich. Der Farbenwechsel tritt beim Umlegen selbstthätig ein und dient dem Wärter als Anzeige für das Vorhandensein des Signalkuppelstromes. Beim Umlegen des zugehörigen Signalhebels geht in diesem Fall der Flügel in die Ruhelage über. Sobald eines der Fahrstrassenfenster weiss zeigt, also ein Auftrag der Station vorliegt, ertönt ein Wecker solange, bis der Auftrag ausgeführt ist.

D e r S t a t i o n s a p p a r a t, Z w e c k u n d E i n r i c h t u n g. Der Stationsapparat hat den Zweck, die Verfügung über die Zugbewegungen im Bereich des Stellwerks dem diensthuenden Stationsbeamten zu überweisen. Für jedes aus oder in den Bahnhof führende Geleis ist ein Feld vorhanden. Hier mithin zwei. Jedes Feld enthält eine Anzahl unterer Hebel, entsprechend der Anzahl von Fahrstrassen für jedes Geleis. Hier sind 2 Fahrstrassen für das Einfahrts- und 2 für das Ausfahrtsgeleis vorhanden. Jedes Feld hat mithin 2 untere Hebel (Fahrstrassenhebel). Ferner sind über den Fahrstrassenhebeln für jedes Feld zwei weitere Hebel vorhanden, von denen der untere die Fahrstrassen-, der obere die Signal f r e i g a b e ermöglicht. Eine Anzahl Fenster zeigt ferner durch ihre Farben den Zustand der Signale und Fahrstrassen an.

H a n d h a b u n g d e s A p p a r a t e s u n d F r e i g a b e e i n e r E i n- b e z w. A u s f a h r t. Die Handhabung ist folgende: Soll ein Zug einfahren, so legt der Stationsbeamte, je nachdem der Zug in Geleis I oder II einfahren soll, den entsprechend bezeichneten Fahrstrassenhebel und den Fahrstrassen- sowie Signalfreigabehebel nach links um. Zunächst wird das zwischen letzteren beiden Hebeln befindliche, normal grüne Fenster weiss, ebenso das rechts unten gelegene, wodurch die thatsächlich erfolgte Freigabe der entsprechenden Fahrstrasse im Wärterstellwerk und der normale Stand des Fahrstrassenhebels dortselbst angezeigt wird. Bei Umlegung des Fahrstrassenhebels im Stellwerk wird das rechte untere Fenster wieder grün, dagegen das linke weiss. Ist alles an der Fahrstrasse in Ordnung, so wird zugleich das linke obere Fenster, das normal roth zeigt, weiss. Beim Stellen des Signals wird endlich auch das rechte obere Fenster weiss (normal ist es roth). Es kann mithin im Stationsapparat jede Handhabung des Wärters und ihr Erfolg verfolgt werden. Nach vollständiger Einfahrt des Zuges werden die Hebel in umgekehrter Reihenfolge wieder zurück gelegt. Die Handhabungen des Wärters kennzeichnen sich wiederum in dem rückwärts eintretenden Farbenwechsel der Fenster. Das Zurücklegen der unteren Fahrstrassenhebel kann erst erfolgen, wenn der Wärter seinen Fahrstrassenhebel wieder in die normale Lage gebracht hat. (Sichtbar am Weisswerden des rechten unteren Fensters.) Diese Handhabung kann zu beliebiger Zeit, also etwa bei der nächsten Benutzung des Apparates erfolgen.

Für Ausfahrten ist die Handhabung genau dieselbe.

Der S t r e c k e n b l o c k für die Richtung Pasing wird so bedient, dass die Blockirung des Ausfahrtsfeldes unmittelbar nach Freigabe des Ausfahrtssignals, des Einfahrtsfeldes vor Freigabe der Einfahrtsfahrstrasse (durch Umlegen der Hebel nach rechts) zu erfolgen hat. Letztere Blockirung ist erst nach Befahren des Schienenkontaktes und somit nach der selbstthätigen Freigabe durch den Zug möglich.

Die S t r o m l i e f e r u n g s a n l a g e befindet sich im unteren Raum des Stellwerksgebäudes. Daselbst ist eine Akkumulatorenbatterie von 81 Elementen aufgestellt, der durch eine vom Elektrizitätswerk hereingeführte oberirdische Kupferleitung der Ladungsstrom zugeführt wird. Zur Einschaltung und Regulirung des Ladestromes ist im oberen Stellwerksraum ein Schaltbrett angebracht. Die Ladung selbst erfolgt mit einer Stromstärke von 15 Ampère.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Uebergang der Eisenbahn Jever-Carolinensiel-Harle in den Besitz des Oldenburgischen Staates. Die 20,12 km lange Eisenbahn J e v e r - C a r o l i n e n s i e l - H a r l e, welche bisher Eigenthum der Jever-Carolinensieler Eisenbahngesellschaft war, ist am 1. Januar d. J. in den Besitz des Oldenburgischen Staates übergegangen und als Theilstrecke der Oldenburgischen Staatseisenbahnen zu betrachten. Ferner ist nach einer Mittheilung der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg der bisher der genannten Gesellschaft gehörende und den Verkehr zwischen Harle und der Insel Wangerooge vermittelnde Dampfer Nordfriesland vom Oldenburgischen Staate käuflich erworben und wird daher vom 1. Januar d. J. ab der Betrieb für Rechnung des Oldenburgischen Staates geführt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. D i r e k t i o n s b e z i r k F r a n k f u r t a/M. Die Abfertigungsbefugnisse der an der Oberhessischen Bahnstrecke Hungen-Nidda liegenden Station O b e r - W i d d e r s h e i m werden vom 20. d. Mts. ab auf die Beförderung von Gütern aller Art sowie von Leichen und lebenden Thieren ausgedehnt. Die Beförderung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

K. K. p r i v. S ü d b a h n g e s e l l s c h a f t. Die an der Linie Kufstein-Ala zwischen den Stationen Kundl und Brixlegg gelegene Haltestelle R a t t e n b e r g wird am 1. Juni d. J. für den Gepäck- und Eilgutverkehr eröffnet werden.

Anderweite Bezeichnung von Stationen. D i r e k t i o n s b e z i r k K ö l n. Die an der Strecke Köln-Düren gelegene Station K ö n i g s d o r f führt vom 1. Juli d. J. ab die Bezeichnung „G r o s s - K ö n i g s d o r f“.

K. K. O e s t e r r e i c h i s c h e S t a a t s e i s e n b a h n e n. Nach einer Mittheilung der K. K. Staatsbahndirektion Olmütz ist die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Niederlindewiese-Barzdorf-Heinersdorf gelegenen Station „H a u g s d o r f i n S c h l e s i e n“ am 1. d. Mts. in „H a u g s d o r f - W e i d e n a u“ abgeändert worden.

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Preussischen Landtage.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung vom 12. d. Mts. mit der ersten Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staats an dem Bau von Kleinbahnen sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern (vergl. Nr. 35 S. 307 ff. d. Ztg.) begonnen. Ueber die Grundsätze des Grunderwerbs bei Kleinbahnen entspann sich eine Debatte, der die übliche lange Reihe von Einzelwünschen für Bahnbauten folgte, die von der Regierung theils zustimmend, theils unbestimmt beantwortet wurden.

Abg. S c h m i e d i n g sagte: Die ausgeworfene Summe für Bahnen sieht ja recht stattlich aus. Bei unserer günstigen

Finanzlage hat sie mich aber doch einigermaassen enttäuscht, sie beträgt nur 1% unserer Eisenbahnausgaben. Ich wünschte, dass das Tempo des Baues solcher Sekundärbahnen beschleunigt und auch der ärmere Westen etwas mehr bedacht würde, namentlich das Siegerland. Den Interessenten ist gestattet, statt der Hergabe des Grundes und Bodens einen bestimmten Geldbeitrag zu leisten, wodurch sie in der Lage sind, die Höhe ihrer Leistung zu übersehen. Die Verhandlungen über die Hergabe des Grundes und Bodens sind in den meisten Fällen höchst unerquicklich. Wo allgemeine Verkehrsinteressen in Frage kommen, sollte man die Gemeinden zur unentgeltlichen Hergabe nicht zwingen. Wünschenswerth wäre auch der Bau einer Bahn von Mölln nach Wandsbek, die leider von der Regierung bis jetzt abgelehnt ist.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen entgegnete hierauf: Ich kann nicht anerkennen, dass in meinem Ressort in der Angelegenheit irgendwie inkorrekt verfahren sei. Es ist von vornherein erklärt worden, dass die Bahn eine solche sei, die eine allgemeine Bedeutung für den Verkehr habe; infolge dessen fällt sie ausserhalb des Rahmens der Kleinbahnen, und es entspricht dem Gesetz von 1892 über die Kleinbahnen vollständig, wenn eine solche ausserhalb des Rahmens der Kleinbahnen fallende Linie nicht die Konzession als Kleinbahn erhält. Im übrigen ist im Kleinbahnengesetz vorgesehen, dass, wenn die betreffenden Unternehmer sich durch die getroffene Entscheidung beschwert fühlen, sie noch einen Rekurs an das Staatsministerium haben. Dieser Rekurs ist bisher nicht eingelegt worden. Ich kann aber auch nicht anerkennen, dass die Staatsregierung inkonsequent gewesen ist in Bezug auf die Frage: ob Staatsbahn oder Privatbahn. Es ist ursprünglich die Absicht gewesen seitens des Staates, die Bahn zu bauen; wenigstens war das im ersten Stadium, wo die Verhandlungen über die Bahn begonnen, der Fall. Nachher hat man sich überzeugt, dass diese Bahn den Privatunternehmern überlassen werden kann, und es ist infolge dessen und da in absehbarer Zeit eine Aussicht nicht vorhanden war, dass der Staat die Bahn bauen würde, die Bahn den Privatunternehmern freigegeben worden. Damit ist das geschehen, was der Herr Abg. Schmieding ja selbst als das Richtige hingestellt hat. Gleichwohl kann er nicht begreifen, dass ein Privatunternehmer in diesem Falle zugelassen werden soll, es soll vielmehr der Staat die Bahn aus dem Grunde bauen, weil ein allgemeines Verkehrsbedürfniss durch sie befriedigt wird. Ich will auch nicht auf die Osterfelder Bahn kommen, aber das scheint mir doch ein Widerspruch in der Auffassung des Herrn Schmieding zu sein, wenn er diese Bahn, von der er behauptet, dass sie eine grosse Bedeutung für den allgemeinen Verkehr hätte, dem Privatunternehmer freigegeben wissen will. Der Herr Abg. Schmieding hat dann noch eine Frage von allgemeiner Bedeutung angeregt, und zwar die Heranziehung der Interessenten zum Grund und Boden. Meines Erachtens hat er sich auch da im Widerspruch bewegt; er hat es nicht für richtig erachtet, dass bezüglich einer Bahn, die von vornherein Aussicht auf eine Rente biete, von den Interessenten ein Beitrag zu den Baukosten in Form der Freistellung des Grunderwerbs gezahlt werde. Er sagt: in diesem Fall bedarf es ja keiner Subvention; der Staat kommt, wenn er den Grunderwerb ebenfalls bezahlt, doch auf seine Kosten. Der Herr Abgeordnete vergisst aber, dass die Berechnung der Rente doch immerhin in den meisten Fällen eine unsichere Schätzung und dass sie unter der Voraussetzung erfolgt ist, dass die Interessenten den Grund und Boden dazu hergeben. Er sagt dann ferner: Ja, aber die Kreise, die in übler Lage sind, die wirthschaftlich Schwachen dürfen erst recht nichts hergeben; denn denen fällt es zu schwer; er erkennt andererseits dankbar an, dass in einzelnen solchen Fällen seitens der Staatsregierung ein Zuschuss zu den Grunderwerbskosten gegeben worden ist. Ich glaube, ganz abgesehen von dieser Frage, würde es mit dem Grundsatz der Billigkeit nicht übereinstimmen, jetzt von dem seit langen Jahren innegehaltenen Prinzip, bei den betreffenden Bahnen die Interessenten in Form der Freistellung des Grunderwerbs heranzuziehen, abzuweichen und für die betreffenden Bahnen, die man jetzt noch baut, die Kosten des Grunderwerbs voll auf den Staat zu übernehmen. Die bekannten Erwägungen, die damals dazu geführt haben, die Interessenten in dieser Form zu den Baukosten heranzuziehen und die ich hier nicht wiederholen will, gelten meines Erachtens heutzutage noch in vollem Umfange, und die Staatsregierung kann sich daher nicht bereit erklären, von diesem Prinzip abzuweichen. Sie hat sich schon in mancher Beziehung entgegenkommend bewiesen, die der Herr Abg. Schmieding anerkannt hat: dadurch, dass sie es den Interessenten freigestellt hat, entweder sich mit einer Pauschalsumme loszukaufen oder aber den Grund und Boden in natura herzugeben und dadurch, dass sie den Umfang der Leistungen thunlichst beschränkt hat. Nun gebe ich vollständig zu, namentlich dem Herrn Abg. von Kölichen, der ja diese Frage auch bereits angeschnitten hat, dass die geforderte Pauschalsumme manchem der Interessenten schreckhaft hoch vorkommt. Die Interessenten berücksichtigen dabei aber nicht, dass sie mit der Zahlung dieser Pauschalsumme all und jeden Risikos entledigt sind, und dass das Risiko vom Staate übernommen wird und bei ihm viel höher anwächst als bei den Kreisen usw., und dass letztere allen Gefahren, auch nach der landespolizeilichen Prüfung, nach der Betriebseröffnung noch zu den Kosten herangezogen zu werden, entgehen, die sich im ersten Moment überhaupt noch nicht feststellen lassen. Andererseits darf ich wohl hier anführen, dass die Direktionen von meiner Seite angewiesen werden, diese Nachforderungen soweit als irgend thunlich zu beschränken, wenn nicht ganz besondere Verhältnisse vorliegen, namentlich nicht ohne dringende Veranlassung mit Nachforderungen an die betreffenden Interessenten heranzutreten, wenn schon lange Jahre seit der Betriebseröffnung vergangen; es wird sich das in den meisten Fällen beschränken lassen auf ein Jahr nach der Betriebseröffnung. Mit der Betriebseröffnung die Beschränkung eintreten zu lassen ist darum unmöglich, weil das Bedürfniss häufig erst nach der Betriebseröffnung erkennbar wird. Ich würde auch in Zukunft darauf bedacht sein, dass in der Beziehung keine exorbitanten Forderungen an die Kreise gestellt werden; aber ganz und gar den Grunderwerb auf Staatskosten zu übernehmen — dagegen muss ich mich entschieden aussprechen.

Abg. Gamp befürchtet, dass eine Erfüllung der Wünsche der Abgg. Möller und Schmieding so ausfallen könnte, dass man im Westen, wo sich die Bahnen leicht rentiren, die Interessentenbeiträge erlassen, vom ärmeren Osten sie aber nach wie vor nehmen würde. Dagegen sei der Wunsch berechtigt, dass die grossen Städte zu neuen Bahnhofsbauten herangezogen werden.

Abg. Krawinkel beklagt die starke Heranziehung der Kreise, die viel schlechter fortkämen, als die grossen Städte, und hätte gewünscht, dass die Vorlage mit Rücksicht auf die günstige Finanzlage und die bedeutenden Ueberschüsse der Staatsbahnen etwas umfangreicher ausgefallen wäre.

Auf weitere Anfragen erwiderte der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen: Entsprechend dem mehrfach geäusserten Wunsche, hat sich die Eisenbahnverwaltung im Einverständniss mit dem Finanzminister bereit erklärt, von den bereits genehmigten Eisenbahnprojekten 5 Linien, darunter Jablonowo-Riesenburg, Merzdorf-Bolkenhain und Wipperfürth-Gummersbach, an Privatunternehmer zu übergeben, um einen Versuch nach dieser Richtung hin zu machen. Ich glaube, dass diese fünf Bahnen für den Versuch vollkommen hinreichen. Wir müssen erst die Erfahrungen daraus abwarten, ehe mit weiteren Uebertragungen an Privatunternehmer vorzugehen ist. Bis jetzt hat sich ergeben, dass die Uebertragung an Privatunternehmer eine Abkürzung des Bauverfahrens nicht herbeiführt, sondern im wesentlichen sogar eine Verlängerung. Das ist aber weder eine Schuld der Privatunternehmer, noch der Eisenbahnverwaltung. Denn natürlich erfordert die Beschaffung der genauen Unterlage zur Beurtheilung der Frage, ob das Angebot des Privatunternehmers ein richtiges ist, eine längere Vorbereitung; die Ausführung selbst kann aber ein beschleunigteres Tempo annehmen, da der Privatunternehmer schneller über Schwierigkeiten hinwegkommt.

Die Vorlage wurde schliesslich der Budgetkommission überwiesen.

Unfälle im Monat März d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat März d. J. vorgekommenen Betriebsunfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen auf freier Bahn, 24 Entgleisungen in Stationen, 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 20 Zusammenstösse in Stationen und 139 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 192 Betriebsunfälle.

Die Betriebslänge betrug 39 294 km, an Zugkilometern wurden geleistet 28 038 592, so dass je ein Unfall auf 205 km Betriebslänge oder auf 146 034 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden von den beförderten Reisenden 5 getödtet und 8 verletzt, von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst 30 getödtet und 75 verletzt, von Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamten usw. im Dienst 6 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder, 12 getödtet und 13 verletzt, zusammen 47 Personen getödtet und 102 Personen verletzt.

Betriebseröffnungen.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist die 2,62 km lange Verbindungsbahn von Untertürkheim (Güterbahnhof) nach der Remsbahn Cannstatt-Waiblingen dem Betriebe übergeben worden. Die als Haupteisenbahn gebaute Strecke ist eingeleisig und dient ausschliesslich dem Güterverkehr.

Randower Kleinbahn. Die 26,12 km lange Klein-

bahn Stöven-Stolzenburger Glashütte (vergl. Nr. 37 S. 331 d. Ztg.) ist am 11. d. Mts. dem Verkehre übergeben worden.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Der Ausschuss der Gesellschaft soll nach dem „Berl. Act.“ beschlossen haben, unter gewissen Bedingungen der Ausführung des auch vom Lübecker Senat empfohlenen Rehteichprojektes für den Umbau des Lübecker Bahnhofes näher zu treten.

Hessische Ludwigsbahn.

Den Besitzern der bekanntlich auf den 1. Juli bezw. 1. August d. J. zur baaren Rückzahlung gekündigten 4 % Anleihen der Hessischen Ludwigsbahn von 1864/65 und 1881 wird jetzt seitens der Hessischen Staatsschulden-Verwaltung das Konversionsanerbieten gemacht, wobei die Besitzer an Stelle der baaren Rückzahlung den gleichen Nominalbetrag in 3 % Hessischen Staatsschulden-Verschreibungen, sowie 5 % in Baar erhalten sollen. Die Inhaber der umzutauschenden 4 % Prioritäten erhalten bis zum 1. Juli bezw. 1. August d. J. 4 % und von diesem Zeitpunkt an 3 % Zinsen. Anmeldungen zur Konvertirung sind vom 8. Juni bis 10. Juli d. J. einzureichen.

Schleswig-Angler Eisenbahn.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Erlass vom 23. April d. J. die Umwandelung der Schleswig-Angler Eisenbahn in eine Kleinbahn genehmigt. Die erforderlichen Schritte wegen Ausstellung der Genehmigungsurkunde sind bereits seitens des Regierungspräsidenten wie seitens der Bahndirektion eingeleitet. Es wird beabsichtigt, auf Grund des Kleinbahngesetzes und unter Heranziehung der Mittel der Provinz eventuell eine Verlängerung nach Kappeln vorzunehmen.

Platzkarten.

In Bayern werden vom 1. Juli d. J. ab obligatorische Platzkarten für alle sogen. Harmonika- (D-) Züge, welche auf ausserbayerische Bahnen übergeführt werden, ausgegeben. Der Preis beträgt bei Entfernungen bis zu 150 km für die I. und II. Wagenklasse 1 ℳ. und für die III. Wagenklasse 50 ₰ für die Karte. Bei grösseren Entfernungen verdoppelt sich der Preis. Die fakultativen Platzkarten sollen dem innerbayerischen Schnellzugverkehr dienen und haben denselben Preis, wie die obligatorischen. — Auch die Sächsischen Staatsbahnen führen zum gleichen Termin Platzkarten ein.

Genehmigung von Kleinbahnen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 2. d. Mts. an die Regierungspräsidenten, den Polizeipräsidenten in Berlin und die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

Nach der Ausführungsanweisung vom 22. August 1892 zu § 4 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 sind Bedingungen und Vorbehalte, an welche die Genehmigung von Kleinbahnen geknüpft wird, stets in die Genehmigungsurkunde selbst aufzunehmen. Ich habe Veranlassung darauf hinzuweisen, dass sich diese Vorschrift auch auf diejenigen Beschränkungen hinsichtlich der Spurweite, der Betriebskraft, des Betriebszwecks, insbesondere der Betheiligung am Durchgangs-Güterverkehr usw. bezieht, unter denen ich mich mit der Genehmigung einzelner Kleinbahnen einverstanden erklärt habe. Die Genehmigungsurkunde hat diese Beschränkungen also auch dann zu enthalten, wenn ich ihre Aufnahme in jene Urkunde nicht besonders im einzelnen Falle angeordnet habe. Das Gleiche gilt für den Fall, dass solche Beschränkungen schon in dem meiner Entscheidung über die Zulassung der Kleinbahn zu Grunde liegenden Antragsmaterial des Unternehmers selbst vorgesehen waren, und die Zulassung meinerseits lediglich antragsgemäss erfolgt ist. Für die genaue Durchführung dieser Bestimmungen, bei welcher der Wiedergabe der von mir wegen der Betheiligung der einzelnen Kleinbahnen am Durchgangs-Güterverkehr angeordneten Beschränkungen ganz besondere Sorgfalt zuzuwenden ist, sind die Genehmigungsbehörden und ebenso die zur Mitwirkung bei der Genehmigung berufenen Eisenbahnbehörden im vollen Umfange verantwortlich. Die Königlichen Eisenbahndirektionen haben ferner dafür Sorge zu tragen, dass derartige Beschränkungen in den mit den Kleinbahnunternehmern abzuschliessenden Gemeinschafts- und Anschlussverträgen gegebenenfalls Berücksichtigung finden. Ich mache schliesslich unter Bezugnahme auf den allgemeinen Erlass vom 25. Januar d. J. noch darauf aufmerksam, dass in den Begleitberichten zu Anträgen auf Zulassung von Kleinbahnen und wesentlichen Aenderungen oder Erweiterungen derselben sowohl seitens der Herren Regierungspräsidenten, wie der Königlichen Eisenbahndirektionen stets eine gutachtliche Aeusserung darüber abzugeben ist, ob und inwieweit unter Berücksichtigung der in dem erwähnten allgemeinen Erlasse erörterten Grundsätze der Durchgangs-Güterverkehr, sofern ein solcher überhaupt in Frage kommen kann, auszuschliessen sein wird.

Fahrscheinhefte.

Mit Rücksicht auf den Beginn der Reisezeit weist die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin, wie alljährlich, darauf hin, dass Bestellungen auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte ohne irgend welche Beschränkung schon erhebliche Zeit vor Antritt der Reise aufgegeben werden können, und dass es sich bei Reisen, die gleich zu Anfang der Schul- oder Gerichtsferien unternommen werden, dringend empfiehlt, die Fahrscheinhefte möglichst zeitig zu bestellen, weil erfahrungsgemäss unmittelbar vor den Ferien ein so grosser Andrang stattfindet, dass für die pünktliche Ausfertigung der Fahrscheinhefte innerhalb der regelmässigen Bestellfrist keine Gewähr übernommen werden kann. Besonders wird noch hervorgehoben, dass innerhalb des Preussischen Staatsbahngebiets die Reise von einer beliebigen an der Fahrscheinstrecke belegenen Station angetreten oder beendet werden kann, ohne dass deshalb die ganze Strecke bezahlt zu werden braucht. Die Ausgabestellen sind angewiesen, in solchen Fällen für die Zwischenstrecken Blanco- (Ergänzungs-) Fahrscheine einzufügen, deren Preise nach der kilometrischen Entfernung besonders berechnet werden. Beispielsweise braucht für eine in Fürstenwalde anzutretende Reise nach Thorn nicht der ganze Fahrschein Berlin - Frankfurt a/O. bestellt zu werden, da die Ausgabestelle für die Strecke Fürstenwalde - Frankfurt a/O. einen Blanco- (Ergänzungs-) Fahrschein einfügen kann, dessen Preis erheblich billiger ist, als der für den ganzen Schein Berlin-Frankfurt a/O.

Kleinbahnen im Regierungsbezirk Wiesbaden.

Der Kommunallandtag von Wiesbaden beschäftigte sich in seiner Sitzung vom 7. d. Mts. u. a. mit den vorliegenden Kleinbahnprojekten. Zu dem Gesuch der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft um Unterstützung des Bahnbaues von Zollhaus nach St. Goarshausen wurde beschlossen, sich mit der Erweiterung des Unternehmens durch Herstellung einer Zweiglinie von Nastätten nach dem Rheinufer bei Oberlahnstein einverstanden zu erklären und den in der Sitzung vom 23. April 1896 gefassten Beschluss auf Gewährung einer Unterstützung von 500 000 ℳ. (vergl. Nr. 36 S. 330, Jahrgang 1896 d. Ztg.) mit der Maassgabe aufrecht zu erhalten, dass der Landesausschuss ermächtigt wird, in Abweichung von den festgestellten Grundsätzen bezüglich der Betheiligung an Kleinbahnen die Aufwendungen für Beschaffung des Grund und Bodens seitens der betheiligten Kreise bei Berechnung des Gesammtkapitals des Unternehmens in Ansatz zu bringen und den betheiligten Kreisen eine dem Antheil des Kommunalverbandes nachstehende Betheiligung zu gewähren. Bezüglich des Gesuches des Eisenbahnkomitees zu Herschbach um Unterstützung des Baues einer Kleinbahn von Selters über Herschbach nach Hachenburg sowie bezüglich der Vorlage, betreffend den Bau einer Kleinbahn von Frankenberg durch das Ederthal nach Raumland, wurde beschlossen, zu erklären, dass die Ausführung der gedachten Kleinbahnprojekte für wünschenswerth zu erachten sei, und den Landesausschuss zu ersuchen, die Projekte nach Thunlichkeit zu fördern mit der Maassgabe, dass, abweichend von den Normativbestimmungen vom 23. April 1896, die in Aussicht genommenen Aktien Litt. C an den Ertragsüberschüssen theilnehmen dürfen; diese Aktien sollen jedoch erst dann dividendenberechtigt sein, wenn Litt. A und B eine Vorzugsdividende erhalten haben. Zu dem Gesuche der Kreise Obertaunus und Höchst um Unterstützung des Baues einer Kleinbahn Höchst-Königstein wurde beschlossen:

1. zu erklären, dass die Ausführung dieser Kleinbahn für wünschenswerth zu erachten sei;

2. den Landesausschuss zu ersuchen, das vorliegende Projekt unter der Voraussetzung, dass der für die gesammte Bahnanlage erforderliche Grund und Boden von den betheiligten Kreisen unentgeltlich hergegeben wird, nach Thunlichkeit zu fördern und hierbei erforderlichenfalls in Abweichung von den Normativbestimmungen vom 23. April 1896 den beiden betheiligten Kreisen für ihren Antheil an dem Anlagekapital eine gewisse Begünstigung einzuräumen;

3. sich dafür auszusprechen, dass der Bahnhof Königstein so gelegt werden möge, dass eine spätere Fortsetzung der Bahn durch das Weilthal möglich sei;

4. sich damit einverstanden zu erklären, dass der Bau der in Rede stehenden Kleinbahn, wenn das erforderliche Anlagekapital sicher gestellt ist, von dem Bezirksverband ausgeführt werde, und der Betrieb, insofern angemessene Bedingungen erzielt werden, der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. überlassen werde.

Bezüglich der sämmtlichen vorstehend gedachten Kleinbahnprojekte wurde die Erwartung ausgesprochen, dass seitens der Staats-Eisenbahnverwaltung keine derartigen Beschränkungen des lokalen Verkehrs angeordnet werden, welche die Rentabilität des Unternehmens beeinträchtigen.

Kleinbahnprojekte.

Die Kommanditgesellschaft Fischer Wilhelm Erben in Stradau (Mühle), Regierungsbezirk Breslau, will eine schmalspurige, mit Lokomotiven zu betreibende Kleinbahn für den Güterverkehr von Stradau (Mühle) nach dem Bahnhof Rogau bauen.

Von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft in Berlin wird die Herstellung einer schmalspurigen, mit Lokomotiven zu betreibenden Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr von Philippsheim nach Binsfeld (Regierungsbezirk Trier) geplant.

Ein Komitee in Osseken, Kreis Lauenburg in Pommern, plant die Herstellung einer schmalspurigen Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Landechow an der zum Bau genehmigten Staatsbahnstrecke Lauenburg-Leba nach Wierschutzin.

Der Kreistag der Landkreises Emden hat beschlossen, eine Kleinbahn von Emden nach Pewsum mit einer Spurweite von 1 m nach einem vom Hannoverschen Landesdirektorium aufgestellten Projekt für Rechnung des Kreises zu erbauen und in Betrieb zu nehmen. Die auf 430 000 *M.* veranschlagten Baukosten sollen durch eine Anleihe gedeckt werden, die zu $^2/_3$ vom Provinzialverbande, im übrigen von der Staatsregierung zu einem ermässigten Zinsfuss oder mit Betheiligung des Staates zu erbitten sein wird. Die Kosten der Verzinsung und Amortisation sollen aus dem Betriebsüberschusse gedeckt event. durch Kreisabgaben aufgebracht werden. Der Kreisausschuss wurde mit der Ausführung des Beschlusses beauftragt. Die Ausführung der Vorarbeiten behufs Weiterführung der Bahn von Pewsum nach Greetsiel soll beim Landesdirektorium beantragt werden.

Strassenbahnen.

Berliner Strassenbahnen. Der Berliner Magistrat beschäftigte sich in seiner Sitzung vom 14. d. Mts. mit der Berathung des mit den Pferdebahngesellschaften abzuschliessenden Vertrages wegen Umwandlung des Pferdebahnbetriebes in einen elektrischen. Es wurde beschlossen, die von der Verkehrsdeputation gemachten und bereits bekannten Vorschläge mit nur einigen unwesentlichen Aenderungen zu genehmigen. Auch in Bezug auf die umstrittene Bestimmung, ob die Gesellschaft verpflichtet sein soll, die Mitbenutzung ihrer Linien auf 400 m oder 650 m anderen Unternehmern zu gestatten, hat sich der Magistrat für 400 m, wie dies die Pferdebahngesellschaften verlangen, entschieden. Was die zur Zeit im Betrieb befindlichen Sommerwagen betrifft, so sollen dieselben bei der jetzt bestehenden Betriebseinrichtung nur noch 3 Jahre in Benutzung genommen, bei Umwandlung des Pferdebetriebes in den elektrischen aber in neuer Konstruktion, unter Wegfall der Trittbretter, mit einem Mittelgang für die Schaffner hergestellt werden.

Aus Belgien.

Grosse Belgische Centralbahn 1896.

Die Grosse Centralbahn hatte 1896 (1895) einen Verkehr von 7 763 049 (7 267 234) Personen, 2 906 (2 903) t Gepäck und 5 143 064 (4 680 245) t Güter, Fahrzeuge und Vieh. Die Einnahmen beliefen sich aus dem Personenverkehr auf 3 862 104,44 (3 717 965,85) Frcs., für Gepäck auf 77 043,86 (74 842,99) Frcs., für Güter, Fahrzeuge und Vieh auf 10 836 791,12 (10 563 235,93) Frcs. und an ausserordentlichen Erträgen auf 169 630,69 (187 205,55) Francs, im ganzen also auf 14 945 570,11 (14 543 250,32) Frcs. oder 25 374,48 (24 691,42) Frcs. für 1 km Betriebslänge. Die Betriebsausgaben betrugen 7 381 564,52 (7 140 039,84) Frcs. oder 12 532,36 (12 122,31) Frcs. für 1 km. Während die Einnahmen um 402 319,79 Frcs. höher sind als im Vorjahre, sind die Ausgaben um 241 524,68 Frcs. gestiegen; diese Steigerung, die nicht im Verhältniss zur Erhöhung der Einnahmen steht, wurde hauptsächlich durch Mehreinstellung von Bediensteten behufs Herabsetzung der Dienstzeit sowie durch Erhöhung der Gehälter veranlasst. Der Ueberschuss belief sich auf 7 564 005,59 (7 403 210,48) Frcs. oder 12 842,12 (12 569,11) Frcs. für 1 km. Wie in den Vorjahren wurde davon eine Summe von 85 817,11 Frcs. entnommen und als Beitrag der Gesellschaft der Versicherungs- und Ruhegehaltskasse zugefügt.

Der Reinertrag ermässigte sich demnach auf 7 478 188,48 Francs; hierzu kamen 397 239,80 Frcs. Wagenmiethe, 147 243,53 Francs Zinsen und Kursgewinne, 143 242,64 Frcs. Zinsengewähr des Staates und 1 000 000 Frcs. vorläufige Pacht für die Linie Antwerpen-Rotterdam. Von der 9 165 914,45 Frcs. betragenden Summe waren aber zu bestreiten 20 185,15 Frcs. Miethe für Gebäude, Grundstücke usw., 75 630,21 Frcs. Entschädigung für Mitbenutzung von Stationen, Bahnanlagen usw., 1 035 000 Frcs. Gewinnantheil und Verwaltungskosten der Gesellschaft Entre Sambre et Meuse, 166 026,56 Frcs. Entschädigung der Gegenseitigen Eisenbahngesellschaft für die Tilburger Linie, 60 642,11 Francs Zins- und Tilgungsbetrag für die Kosten der Hauptwerkstatt Löwen, 40 820,13 Frcs. Gewinnantheil der Direktoren und 86 020,79 Frcs. Abschreibungen und verschiedene Ausgaben, so dass 7 681 589,50 Frcs. Reingewinn verblieben.

Bezüglich der Gewinnberechnung der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahngesellschaft kommen zu der Summe von 7 681 589,50 Frcs. der Uebertrag aus dem Vorjahre mit 1 387 165,61 Frcs., verschiedene Zinsen mit 2 392,50 Frcs. und ferner 537 458,48 Frcs. auf Grund der Abrechnung mit der Staatsbahn gemäss dem Vertrage vom 28. April 1884. Von der 9 608 606,09 Frcs. betragenden Summe waren zu bestreiten 1 494 051,62 Frcs. Zinsen und Tilgungsbetrag der Schuldverschreibungen, 197 068,29 Frcs. Steuern, 14 135,93 Frcs. allgemeine Unkosten, 87 934,10 Frcs. Entschädigung für die Gemeinschaftsstationen Antwerpen-Gladbach, 2 331 624,97 Frcs. Antheil der Ostbelgischen Gesellschaft, 70,75 Frcs. Antheil der Gesellschaft Entre Sambre et Meuse (deren fester Antheil von 1 035 000 Frcs. ist bereits oben aufgeführt), 650 000 Frcs. Antheil der Linie Aachen-Hasselt und 119 934,11 Frcs. Antheil der Linie Hasselt-Landen, so dass für Antwerpen-Rotterdam ein Reingewinn von 4 713 786,32 Frcs. verblieb. Die am 29. April d. J. abgehaltene Hauptversammlung letzterer Gesellschaft hat beschlossen, an die Stamm-Antheilscheine einen Gewinn von 30 Frcs. und an die Gewinn-Antheilscheine einen solchen von 17,50 Frcs. zu vertheilen.

Lüttich-Mastrichter Eisenbahn 1896.

Die Gesellschaft hatte 1896 (1895) eine Einnahme von 1 310 181,20 (1 301 199,58) Frcs. oder 43 672,70 Frcs. für 1 km, eine Ausgabe von 731 850,06 (720 334,44) Frcs. oder 55,74 % der Einnahmen und einen Ueberschuss von 578,331,14 Frcs., der sich durch 2 724,61 Frcs. Geldbussen usw. auf 581 055,75 Frcs. erhöhte; hierzu kamen ferner 6 867,11 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre und 7 919,84 Frcs. Zinsen usw. Von der 595 842,70 Frcs. betragenden Summe waren zu bestreiten 259 065 Frcs. Zinsen und Tilgung der Schuldverschreibungen, 10 008,92 Frcs. allgemeine Unkosten und Steuern, 42 493 Frcs. Zinsbeitrag für das Baukapital der Bahnhöfe Longdoz und Mastricht, 29 600 Frcs. für die besondere Rücklage A, 10 000 Frcs. für die Rücklage zur Erneuerung der Betriebsmittel, 13 761,97 Frcs. Abschreibung auf die Anlagekostenrechnung und 4 366,25 Frcs. Abschreibung auf die Beihilfe für das Kohlenbergwerk Abhooz. Es verblieben 226 547,56 Frcs., von denen 220 000 Frcs. als Gewinn vertheilt und 6 547,56 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gewinn für den Antheilschein beträgt 22 Frcs. oder 4,4 %.

Durch Königlichen Erlass vom 10. Juni 1896 ist die Lüttich-Mastrichter Eisenbahngesellschaft als Betriebsunternehmer der Nebenbahn Lüttich-Barchon bestätigt worden.

Westflandrische Eisenbahn im 2. Halbjahre 1896.

Der Personenverkehr war besonders befriedigend; die Reisezeit war für den Verkehr nach den See-Badeorten wieder sehr günstig, aber der milde Winter hat die Vermehrung der schon 1895 so niedrigen Kohlensendungen beeinträchtigt. Dagegen hat die gute Rübenernte eine Verkehrszunahme ergeben. Befördert wurden 27 801 Reisende in I., 172 157 in II. und 1 351 095 in III. Klasse, also im ganzen 1 551 053 Reisende (gegen 1 465 679 im 2. Halbjahre 1895), ferner 1 245 740 kg Gepäck, 6 Fahrzeuge, 169 Wagen Vieh als Eil- und 377 Wagen als Frachtgut, endlich 448 896 t Güter (gegen 428 468 t in 1895). Die Einnahmen betrugen für Personen und Gepäck 963 569,43, (899 538,53) Frcs., für Güter, Vieh usw. 847 279,06 (839 525,32) Frcs. also im ganzen 1 810 848,49 (1 739 063,85) Frcs. Die Betriebsausgaben beliefen sich für die allgemeine Verwaltung auf 113 978,76 Frcs., für die Bahnerhaltung und Bewachung auf 193 896,73 Frcs., für die Zugförderung und den Werkstättendienst auf 312 700,31 Frcs. und für den Verkehrs- und Betriebsdienst auf 328 311,06 Frcs., im ganzen also auf 948 886,86 Frcs. oder 33 281 Frcs. mehr als im entsprechenden Halbjahre 1895; von dieser Ausgabenerhöhung entfallen allein 18 946,01 Frcs. auf die Erhöhung der Gehälter, während bei der Unterhaltung der Betriebsmittel eine Ersparniss von 5 688,32 Frcs. erzielt wurde.

Zu dem 861 961,63 Frcs. betragenden Betriebsüberschuss kamen 510,33 Frcs. Uebertrag aus dem vorhergehenden Halbjahre, 26 583 Frcs. Entschädigung des Staates für Mitbenutzung der Linien Deynze-Thielt und Ypres-Comines und 17 739,13 Frcs. ausserordentliche Erträge. Von der 906 794,09 Frcs. betragenden Summe waren zu bestreiten 387 972,85 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, 96 250 Frcs. Zinsen der Vorzugs-Antheilscheine, 25 000 Frcs. Einlage in den Bestand für Wiederherstellungen, 10 000 Frcs. Rückzahlung auf die früheren Zinsvorschüsse an den Staat und 36 095,77 Frcs. Rücklagen; es blieben also 351 475,47 Frcs. verfügbar. Davon wurde zunächst an die Stamm-Antheilscheine ein Gewinn von 8,525 Frcs. oder 6 sh. 9 d. vertheilt, eine Summe von 36 095,77 Frcs. den satzungsmässigen Rücklagen zugeführt und an die Stamm-Antheilscheine ein zweiter Gewinn von 3 225 Frcs. oder 2 sh.

7 d., sowie an die Vorzugs-Antheilscheine ein solcher von 2,675 Francs oder 2 sh. vertheilt. Der Gesammtgewinn beträgt also für die Stamm- und Vorzugs-Antheilscheine für das Halbjahr 11,75 Frcs. (9 sh. 4 d.) bezw. 9,55 Frcs. (7 sh. 6 d.) und für das ganze Jahr 1896 18,40 bezw. 16,425 Frcs.

Die Vermehrung der Einnahmen lässt voraussehen, dass der auf die gewährleisteten Linien entfallende Antheil für das Jahr 1896 den im Vertrag vom 28. Januar 1852 vorgesehenen Reinertrag übersteigen und dass die Gesellschaft demnach die Ueberschüsse an den Staat zur Abtragung der früher erhaltenen Zinsvorschüsse abzuführen hat; da die Zinsgewähr-Rechnungen erst in einigen Monaten aufgestellt sein werden, so hat die Gesellschaft vorläufig eine Summe von 10 000 Frcs. für diesen Zweck zurückgestellt.

Von der Balkan-Halbinsel.

Türkei.

Nach dem „Journal de Salonique" hat die Betriebsdirektion der Verbindungsbahn Salonik-Konstantinopel beschlossen, um die Eisenbahneinnahmen zu vermehren und den allgemeinen Handelsverkehr zu entwickeln, eine Verkehrsagentur einzurichten. Der Leiter der Agentur hat die Aufgabe, die verschiedenen Erzeugungs- und Verbrauchsmittelpunkte zu besuchen, eine Statistik des Güteraustausches in jeder Ortschaft aufzustellen und endlich nach Mitteln zu suchen, um die Beförderung der Erzeugnisse des Landes auf der Eisenbahn in jeder Beziehung schneller, sicherer, billiger und vortheilhafter zu machen als die heute noch übliche Beförderung mit Saumthieren.

Die Strassenbahnen von Konstantinopel hatten 1896 eine Einnahme von 64 074 Türkische Pfund gegen 73 583 Pfd. im Vorjahre, also 9 509 Pfd. weniger; andererseits gestatteten die im Laufe des Jahres erzielten Ersparnisse, die Ausgaben um 3 530 Pfd. gegenüber dem Vorjahre zu ermässigen. Der Reinertrag betrug 12 374 Pfd.; davon wurden 6 386 Pfd. zur Bezahlung des Zinsscheins Nr. 49 (25 Piaster) verwendet, 1 125 Pfund den satzungsmässigen Rücklagen zugeführt und die verbleibenden 4 863 Pfd zur Tilgung von 988 Antheilscheinen verwendet.

Bulgarien.

In dem Gesetz über die Vergrösserung des Bulgarischen Staatsbahnnetzes sind folgende Linien vorgesehen: 1. eine Zweigbahn von Sliwno nach einem Punkte der Transbalkanlinie; 2. eine vollspurige Linie von Sistowa nach der Centralbahn; 3. eine Zweigbahn von der Linie Rustschuk-Warna in der Richtung auf Silistria; 4. eine Zweigbahn von der Linie Rustschuk-Warna bis Drobritsch, die bis zu der unter 3 vorgesehenen Linie verlängert werden kann; 5. eine Zweigbahn von einem Punkte der Linie Mezdra-Lom bis Berkowitza; 6 eine Zweigbahn von Samakow nach dem nächsten Punkte der bestehenden oder geplanten Linien; 7. eine Zweigbahn von Nikopol nach dem nächsten Punkte der Centralbahn; endlich 8. eine Zweigbahn von Drakowa nach der Centralbahn. Die Regierung wird durch dieses Gesetz ausserdem beauftragt, zugleich mit den im Bau begriffenen Linien diejenigen von Mezdra nach dem Lom und Widdin, von Sistowa nach Gradischte, von Sliwno nach Kavakli und von Radomir nach der Türkischen Grenze zu bauen und in Betrieb zu setzen.

Serbien.

Die Strassenbahnen von Belgrad hatten im Jahre 1896 nur einen Reinertrag von 3 981 Frcs.

Griechenland.

Bei der Hellenischen Gesellschaft des Kanals von Korinth haben sich die Ausgaben für das Jahr 1896 dank der Ermässigung der Betriebskosten um 125 605 Frcs. vermindert; ebenso sind die in Frankreich zu zahlenden Steuern bedeutend erleichtert worden. Die Einnahmen betragen 3 956 Frcs. mehr als 1895; die Durchfuhreinnahmen sind sogar um 21 520 Frcs. gestiegen und diese Summe hätte ohne das Verschleudern des alten Materials der Gewinn- und Verlustrechnung gutgeschrieben werden können. Die Verbesserung von 1896 ist übrigens befriedigend; denn während das Vorjahr mit einem Verlust von 70 251 Frcs. abschloss, hinterliess das Jahr 1896 einen Ueberschuss von 59 310 Frcs. Die Zinsen der Schuldverschreibungen beanspruchten indessen 1 400 010 Frcs. und selbst nach Abzug des genannten Ueberschusses verblieb noch ein Fehlbetrag von 1 340 700 Frcs. Aus dem Vorjahr ist bereits ein Fehlbetrag von 2 383 015 Frcs. übernommen worden; dieser erhöhte sich also auf 3 723 715 Frcs.

Aus Asien

Persien.

Die Gesellschaft der Eisen- und Strassenbahnen in Persien, welche das Jahr 1894 mit einem Verlust von 209 226 Frcs. und das Jahr 1895 mit einem solchen von 393 384 Frcs. abschloss, hatte im Jahre 1896 keinen Verlust in die Jahresrechnung einzustellen und konnte ausserdem verschiedene Ausgaben abschreiben, während der verfügbare Kassenbestand von 339 026 auf 1 596 986 Frcs. stieg. Dies wurde dadurch erzielt, dass das Gesellschaftskapital von 3 500 000 auf 4 000 000 Frcs und das Anleihekapital von 1 968 000 Frcs. auf 3 982 800 Frcs. erhöht wurde.

China.

Für China am wichtigsten von den in Aussicht genommenen Eisenbahnen ist diejenige von Peking nach Hankau; sie war der Gegenstand eines Kampfes zwischen einer Englischen und Amerikanischen Gruppe, aus dem letztere als Siegerin hervorgegangen ist. Diese Vorgeschichte bietet manches Interessante. In der Ansicht, dass diese Centralbahn nur mit Chinesischem Gelde und Material gebaut werden dürfe, ging der Vizekönig der beiden Huprovinzen, Tschang-Tschi-Tung, der von der Regierung in Peking mit der Ausführung des von ihm vorgezeichneten Planes betraut war, von dem Gedanken aus, dass man zum Bau einer Eisenbahn zunächst Eisen gebrauche und dass zu dessen Anfertigung Hochöfen nöthig seien. Er begann also damit, Hochöfen in Han-Yang herzustellen; aber um Hochöfen in Betrieb zu setzen, braucht man Koks. China erzeugt jedoch keinen, da es nicht die besonderen Oefen mit ziemlich verwickelten Vorrichtungen, mit denen man ihn in Europa anfertigt, besitzt. Die Direktion der Hochöfen von Han-Yan wollte im Geiste des Urhebers des Unternehmens sich gleichwohl nicht an die westlichen Länder wenden, und beschloss für die Anfertigung des Koks, den sie gebrauchte, einen Wettbewerb auszuschreiben. Aber wenn auch das Erz gut war, so war die für die Verhüttung verwendbare Kohle in China noch nicht entdeckt und der Vizekönig Tschang-Tschi-Tung hatte nichts gewonnen.

Zu dieser Zeit legte sich der Taotaï von Tientsin und Direktor der Chinesischen Telegraphen, Sheng, der sehr für die Europäische Kultur eingenommen ist, ins Mittel und kaufte mit Hilfe des Geldes, dass ihm eine Amerikanische Gruppe, das Bashsyndikat lieferte, von Tschang-Tschi-Tung für 2 Millionen Taël (etwa 8 Millionen Francs) die Hochöfen, mit denen dieser nichts anzufangen wusste. Dafür empfahl der Vizekönig den Taotaï Sheng am Hofe von Peking für das Amt als Direktor der zu erbauenden Eisenbahn Hankau-Peking und seine Ernennung scheint sicher zu sein. Sheng verpflichtet sich, die Bahn, welche 650 Meilen (etwa 1 100 km) Länge haben wird, nur mit Chinesischem Kapital zu bauen. Es ist thatsächlich möglich, dass er von den Chinesischen Grosskaufleuten in Kanton und Singapore einige Mittel erhält, aber seine Hauptquelle besteht besonders in dem Bashsyndikat, das ihm etwa 80 Millionen Francs zur Verfügung stellt. Diese Summe wird durch Materiallieferungen beglichen und durch Antheile an dem Unternehmen zurückgezahlt.

An diese Linie wird sich in Hankau die einer Russisch-Französischen Gruppe konzessionirte Eisenbahn Hankau-Kanton anschliessen. Andererseits haben Engländer die Konzession für eine Eisenbahn von Peking oder vielmehr von Lu-Ku-Chiao (auch Ausgangspunkt der Linie Peking-Hankau) nach Tientsin erhalten; augenblicklich arbeitet man an den Pfeilern der Brücke, vermittelst deren die Bahn in Yang-tsun, etwa 20 Meilen nordnordwestlich von Tientsin, den Peiho überschreiten soll.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungsassessor Schultze, bisher in Braunschweig, ist als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Essen an der Ruhr versetzt worden.

Der Regierungsrath Twele ist infolge Ernennung zum Kaiserlichen Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath bei dem Reichsschatzamte aus dem Staats-Eisenbahndienst ausgeschieden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

In Berichtigung unserer Mittheilung vom 26. April d. J. — III 5272 — wird am 15. Mai d. J. zunächst nur die Theilstrecke Oldesloe - Sicksrade der Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe für den allgemeinen Wagenladungsverkehr eröffnet.

Altona, den 14. Mai 1897. (1103)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Wissmar. Am 1. Juni d. J. wird an der Strecke Lollar - Wetzlar zwischen den Stationen Lollar und Launsbach der Haltepunkt Wissmar eröffnet. Derselbe dient nur für Personenverkehr. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch die Zugführer und erstreckt sich nur auf den Verkehr mit den Stationen, welche an der vorgenannten Bahnstrecke liegen.

Frankfurt a/M., den 7. Mai 1897. (1104)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Schliessung von Stationen.

Die zur Station Kowahlen gehörige Güternebenstelle Mierunsken wird mit Ende Juni 1897 geschlossen. (1105)

Königsberg i/Pr., den 14. Mai 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Aenderung von Stationsnamen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums hat die bisherige Station Greiz-Haltestelle an der Linie Brunn-Greiz die Bezeichnung Greiz-Aubachthal erhalten.

Dresden, den 10. Mai 1897. (1106)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

5. Güterverkehr.

Mit dem Tage der Eröffnung der Strecke Osthofen-Gau-Odernheim (Direktionsbezirk Mainz) den 17. Mai d. J. treten für den Verkehr zwischen den an dieser Strecke belegenen Stationen Bechtheim, Dittelsheim - Hessloch, Hillesheim - Dorndürckheim und Monzernheim einerseits und sämmtlichen Stationen der Preussisch-Hessischen Gemeinschaft andererseits direkte Sätze in Kraft. Desgleichen wird die an der Strecke Coblenz-Bingerbrück des Bezirks Mainz belegene Haltestelle Spay für den Eil- und Frachtstückgutverkehr in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a.M., den 17. Mai 1897. (1107)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a. M.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer und Deutsch-Belgischer Vieh- usw. Verkehr. Am 1. Juni d. J. treten der Nachtrag III zum Rheinisch-Westfälisch-Belgischen und der Nachtrag II zum Deutsch-Belgischen Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen, Theil II, vom 1. Mai 1894 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a.: Anderweite, grösstentheils ermässigte Frachtsätze für Grossvieh (Rindvieh, Esel, Fohlen usw.) und Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen usw.) in gewöhnlichen Wagen und Kleinvieh in doppelbödigen Wagen auf den Deutschen Strecken für Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin, Cassel, Elberfeld, Hannover, Köln, Mainz und Münster i. W., sowie Frachtsätze für Gross- und Kleinvieh für verschiedene neu aufgenommene Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg, anderweite Frachtsätze für Gross- und Kleinvieh (Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Schweine, Kälber, Schafe, Ziegen und Ferkel) auf den Belgischen Strecken, Frachtsätze der Stationen Duisburg und Hamburg H. für Pferde und Ponies, Frachtsätze der Belgischen Stationen Dixmude und Waesmunster für Pferde, Ponies, Esel und Fohlen, Berichtigung des Vorworts, Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen zu B. Allgemeine Tarifvorschriften“, sowie Beispiele für die Frachtberechnung.

Die neuen Frachtsätze für Gross- und Kleinvieh weisen den früheren Sätzen gegenüber sowohl Ermässigungen, als auch in einzelnen Fällen Erhöhungen auf. Für die Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen werden mangels Bedürfnisses die Frachtsätze für Gross- und Kleinvieh ohne Ersatz aufgehoben; etwa vorkommende Sendungen von und nach diesen Stationen werden auf die Umkartirung verwiesen, womit unter Umständen Frachterhöhungen verbunden sind.

Es verbleiben die bisherigen Frachtsätze, soweit sie billiger sind, sowie die Frachtsätze der nicht wieder direkt tarifirten Stationen noch bis zum 1. Juli d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 18. Mai 1897. (1108)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - Hessischer Gütertarif. (Gruppen IV/VI.) Im Verkehre mit der Kerkerbachbahn findet die bisherige Bildung des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) ausser für die in letzterem unter Ziffer 1—4 genannten auch für die unter Ziffer 5 und 6 aufgenommenen Artikel Brennstoffe und Holz, wie im Spezialtarif III genannt, Anwendung. Desgleichen wird der nach den Grundtaxen des Rohstofftarifs zu berechnende Kohlen - Ausnahmetarif Nr. 6 auf den Verkehr mit der genannten Bahn ausgedehnt.

Cassel, den 8. Mai 1897. (1109)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Gütertarif. Theil II. Die durch unsere Bekanntmachung vom 31. März d. J. im Deutsch-Russischen Verbande zum 8./20. Mai d. J. aufgehobene Frachtermässigung für „Tannin“ nach Moskau, St. Petersburg und St. Petersburg - Zollstation gilt noch bis zum 1./13. Juni 1897.

Bromberg, den 13. Mai 1897. (1110)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessisch - Linksrheinischer Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. werden die Stationen der Neubaustrecken Wemmetsweiler-Lebach und Türkismühle-Hermeskeil (Direktionsbezirk St. Johann - Saarbrücken) eröffnet und in den direkten Verkehr einbezogen.

Ferner treten durch Eröffnung der Strecke Türkismühle - Hermeskeil theilweise Kürzungen der Entfernungen im Verkehr mit den Stationen der Strecke Hermeskeil-Trier usw. ein.

Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a. M., den 13. Mai 1897. (1111)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl usw. von Süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad, usw. vom 1. Dezember 1895. Ab 1. Juni 1897 erscheint der Nachtrag I, welcher Ergänzungen und Berichtigungen des Artikelverzeichnisses und der Frachtsätze des Haupttarifs enthält.

München, im Mai 1897. (1112)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 8./20. Mai 1897 alten/neuen Stils treten im Deutsch-Sosnowicer Grenztarif, Heft 1, Ausnahmesätze für Eisen- und Stahlwaaren (Ausnahmetarif 7 A) von Stettin, Station des Direktionsbezirks Stettin, nach Sosnowice (W. W. und J. D. E.) loco und transito in Kraft.

Dieselben betragen für 100 kg:
von Stettin nach Central-Güterbahnhof Sosnowice (W. W. und J. D. E.) loco 1,99 ℳ, transito 1,93 ℳ.

Bromberg, den 12. Mai 1897. (1113)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 20. Mai 1897 treten im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Januar 1896 für Kalk, gebrannt, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Setzdorf K. K. St. B. nach einer Anzahl Deutscher Stationen ermässigte Frachtsätze in Kraft, worüber von unserem Verkehrsbüreau nähere Auskunft ertheilt wird.

Breslau, den 10. Mai 1897. (1114)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. ab wird der Ausnahmetarif 2 für Düngemittel usw. (Rohstofftarif) für den Verkehr der Stationen der Main-Neckarbahn mit den am Gütertarif Heft Nr. 1 betheiligten Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen sowie der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Halberstadt - Blankenburger Bahn sowie den am Gütertarif Heft Nr. 5 betheiligten Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen wie folgt ergänzt:

5. Brennstoffe des Spezialtarifs III, folgende:
   a) Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt.
   b) Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt; Holzkohlenbrikets, unverpackt.
      (Holzkohlenbrikets, verpackt, auch Presskohlen zum Heizen der Eisenbahnwagen gehören zu den Gütern des Spezialtarifs II).
   c) Torf und Torfkohle, auch gepresst.
6. Holz, wie im Spezialtarif III genannt.

Für die Frachtberechnung für Gaskoks gelten dieselben Bestimmungen wie für Rüben.

Erfurt, den 10. Mai 1897. (1115)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. wird die Station Königshuld des Direktionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif 7 für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze usw. des Gütertarifs für den Verkehr der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen als Verbandstation einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben

die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Kattowitz, den 14. Mai 1897. (1116)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1897 gelangen für die Beförderung von Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen oder präparirt, lose oder in Säcken ab Nürschan die nachstehenden Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach	
	Schwandorf	Wiesau
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Nürschan .	0,52	0,57

Die Anwendung der Frachtsätze hat nach den Bestimmungen für Güter des Spezialtarifes III zu erfolgen.

München, im Mai 1897. (1117)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. gelangen an Stelle der seitherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 19 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, wie im Spezialtarif I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs genannt — Seite 40 des Nachtrags V zum Güter-Tarifheft 1 — neue Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

München, im Mai 1897. (1118)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Bis zur Erstellung direkter Frachtsätze finden mit sofortiger Gültigkeit
a) im Ostdeutsch-Oberschlesischen Kohlenverkehre (Gruppen I/II),
b) im Berlin - Stettin - Oberschlesischen Kohlenverkehre (Gruppen II/III),
c) im Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischen Kohlenverkehre,
d) im Oberschlesisch-Sächsischen Kohlenverkehre

die Frachtsätze der Versandstation Emmagrube auch für den als Kohlenversandstation neu eröffneten bei Niedobschütz gelegenen Karlschacht der Johann-Jacobgrube Anwendung.

Kattowitz, den 15. Mai 1897. (1119)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr. Vom 1. Juni d. J. ab werden die in den Gütertarifen, Heft 2 und 3, für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs E für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II und einzelne Eisenartikel des Spezialtarifs I im Falle der Ausfuhr dieser Artikel über See nach ausserdeutschen Ländern ermässigt. Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Münster, den 15. Mai 1897. (1120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Juni d. J. werden im Ostdeutschen Güterverkehr (Ausnahmetarif 18) für die Station Stallupönen des Direktionsbezirks Königsberg ermässigte Ausnahmesätze für Flachs nach den Schlesischen Flachsempfangsstationen widerruflich eingeführt.

Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 8. Mai 1897. (1121)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Königlichen Eisenbahndirektionen.

Am 17. Mai wird die Nebenbahnstrecke Osthofen-Gau-Odernheim mit den Stationen Bechtheim, Dittelsheim-Hessloch, Hillesheim-Dorndürkheim und Monzernheim für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie dem Haltepunkte Frettenheim eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf den 4 genannten Stationen die Annahme und Ablieferung von Sprengstoffen.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892; ferner die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892.

Vom gleichen Tage ab findet auf der an der Strecke Bingerbrück-Coblenz gelegenen Haltestelle Spay Annahme und Ablieferung von Eil- und Frachtstückgütern im Höchstgewichte von 150 kg statt.

Anlässlich der Eröffnung der genannten Strecke werden am gleichen Tage ausgegeben:
a) für den Güterverkehr der Nachtrag I zum Gruppentarif VI vom 1. April 1897 und
b) für den Personenverkehr der Nachtrag X zum Lokalpersonentarif vom 1. Juli 1885.

Diese Nachträge enthalten die im Verkehr mit den neuen Stationen zu Grunde zu legenden Entfernungen und Frachtsätze bezw. Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze. Soweit in den Gruppen-Wechseltarifen mit den übrigen Preussischen Staatsbahnen Frachtsätze noch nicht aufgenommen sind, bleibt weiteres vorbehalten.

Mainz, den 12. Mai 1897. (1122)
Königl. Preuss. und Grossh. Hessische Eisenbahndirektion.

Oberhessisch-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15 d. Mts. ist die Station Odenhausen in den Tarif für den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen. Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren.

Frankfurt a./M., den 12. Mai 1897. (1123)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die bisher nur für die Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern gültigen Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II finden auch im Gruppentarif I (Bromberg, Danzig und Königsberg) für die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern Anwendung.

Gleichzeitig werden für derartige Sendungen im vorgenannten Tarif sowie im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) und im Berlin-Nordostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/III) durchweg Ausnahmefrachtsätze eingeführt.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 13. Mai 1897. (1124)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - Linksrheinischer und Mitteldeutsch - Linksrheinischer Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. werden im Eisenbahn-Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken die an der Neubaustrecke Hermeskeil-Türkismühle belegenen Verkehrsstellen und zwar die Haltestelle Bierfeld, die Station Nonnweiler, die Haltestellen Otzenhausen und Soetern, sowie die an der Theilstrecke Wemmetsweiler-Lebach der Neubaustrecke Wemmetsweiler-Hermeskeil belegenen Verkehrsstellen und zwar die Station Illingen, die Haltestellen Dirmingen und Eppelborn, die Holzverladestelle Hölz und die Station Lebach mit direkten Frachtsätzen in die vorbezeichneten Güterverkehre einbezogen.

Sämmtliche Verkehrsstellen, mit Ausnahme der Holzverladestelle Hölz, welche nur für den Verkehr mit Holz in Wagenladungen eröffnet wird, sind für die Abfertigung von Eil-, Frachtstückgut und Wagenladungen sowie von Leichen und lebenden Thieren eingerichtet, dagegen ist die Abfertigung von Fahrzeugen bei allen mit Ausnahme von Illingen und Lebach ausgeschlossen. Sprengstoffe können dahingegen auch von allen Dienststellen, mit Ausnahme von Illingen und Otzenhausen, abgefertigt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Dienststellen und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion.

Köln, den 15. Mai 1897. (1125)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost- Mittel- Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 finden die Bedingungen für die Gewährung des Ausnahmetarifs Nr. 4 (Düngekalktarif) auf Sendungen in und nach dem Zollvereinsinlande keine Anwendung.

Erfurt, den 12. Mai 1897. (1126)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Baden und Südwestdeutscher Eisenbahnverband, Tarifheft 7. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die an der Strecke Offenburg-Singen gelegene Station Welschingen der Badischen Staatseisenbahnen in den Saarkohlentarif Nr. 5 und das Tarifheft 7 einbezogen. Der Frachtberechnung sind die Entfernungen von Station Engen zuzüglich 3 km zu Grunde zu legen. (1127)

St. Johann-Saarbrücken, 12. Mai 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken. Am 15. Mai d. J. tritt zu dem Kohlentarif Nr. 1 vom 1. April 1897 der Nachtrag I in Kraft, welcher Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Bierfeld, Dirmingen, Eppelborn, Illingen, Lebach, Nonnweiler, Otzenhausen, Schlaverie und Sötern, anderweite, ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen enthält. Derselbe wird unentgeltlich abgegeben. ((1128)

St. Johann-Saarbrücken, 12. Mai 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Liebau usw. Der vom 1. Januar 1892 ab gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. nach Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der im Betriebe derselben stehenden Lokalbahnen, der priv. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft (nördliche Linien), der K. K. priv. Böhmischen

Kommerzialbahnen und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn nebst den Nachträgen 1 bis 6 tritt mit Ende Juni d. J. ausser Kraft.

Kattowitz, den 13. Mai 1897. (1129)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Eier, Mineralwasser usw. ab Galizischen nach Süddeutschen Stationen vom 1. März 1893. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1897 gelangen für die Beförderung von Eigelb auch eingetrocknet, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5 000 kg, b) 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	nach der Station der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen Karlsruhe Westbahnhof	
	a)	b)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
1. Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn Krakau und Podgórze-Bonarka . . . . . . 2. Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów . .	6,87	6,47

München, im Mai 1897. (1130)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverband; Klassentarife Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1897 wird die Station Darmstadt Hauptbhf. (Dir.-Bez. Mainz) in den Ausnahmetarif 28 des Gütertarifs Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1897 mit folgenden Frachtsätzen für Pflastersteine einbezogen:

Nach oder von	Stationen der K. K. Oesterr. Staatsb.							
	Mauthausen		Schärding		Taufkirchen		Wernstein	
	Abtheilung							
	I	II	I	II	I	II	I	II
	Frachtsätze für 100 kg in Mark							
Darmstadt Hauptbhf. (Dir.-Bez. Mainz) . .	—	1,38	—	1,06	—	1,11	—	1,06

München, im Mai 1897. (1131)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Ungarn. Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, getrocknetem usw., vom 1. Dezember 1892 ist mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. der Nachtrag I erschienen, welcher enthält:

Aenderung des Vorworts und der Besonderen Bestimmungen, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

München, den 13. Mai 1897. (1132)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Einführung des Nachtrags III zu Theil II, Heft 1, 2 und 3, zum Lokal-Gütertarif, Neuauflage vom 1. Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1897 gelangt zum Lokal-Gütertarif vom 1. Januar 1897, Theil II, Heft 1, 2 und 3 je ein Nachtrag III zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten:

I. Abänderungen bezw. Ergänzungen;
II. Tarif und Kilometerzeiger für die Lokalbahn Modran-Cercau mit der Abzweigung Mechenic-Dobris, und zwar für die Theilstrecke Pozar-Eule. — Der Nachtrag III zu Heft 1 und 2 enthält überdies die Ergänzung des Ausnahmetarifs IX der genannten Tarifhefte.

Exemplare der bezeichneten Nachträge sind bei den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 12. Mai 1897. (1133)

6. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1896.

Aktiva.

		Mk.	Mk.
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	—	108 076 640,71
II	„ „ Maximiliansbahn	—	31 384 296,67
III	„ „ Nordbahnen	50 646 780,35	
	Untere Glanthalbahn im Bau	3 065 433,69	53 712 214,04
IV	Disponible Mittel:		
	Kassakonto	15 556,33	
	Wechselkonto	13 304,76	
	Guthaben bei Banquiers	9 988 510,53	
	„ für Frachten	941 841,22	
	„ aus Verkehrsabrechnungen . . .	824 921,—	
	„ für Bauvorschüsse etc.	73 653,72	11 857 787,56
V	Materialvorräthe	—	1 128 899,61
VI	Diverse Ausstände	—	131 010,79
VII	Passivreste des Betriebes	—	16 448 642,58
VIII	Kosten der Konvertirung	—	438 852,09
			223 178 344,05

Passiva.

		Mk.	Mk.	Mk.
I	Ludwigsbahn-Aktienkapital	—	—	19 986 857,14
	Prioritätskapital, abzüglich der Amortisation	—	—	76 557 700,—
	Amortisation bis inkl. 1895	12 866 277,04	—	
	„ pro 1896	605 300,—	—	13 471 577,04
				110 016 134,18
II	Maximiliansbahn-Aktienkapital . . .	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzüglich der Amortisation	—	18 586 000,—	
	Amortisation bis inkl. 1895	2 144 114,48	2 331 114,48	32 531 400,19
	„ pro 1896	187 000,—		
III	Nordbahnen-Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abzüglich der Amortisation	—	33 368 200,—	
	Amortisation bis inkl. 1895	3 711 714,32	4 028 714,32	56 065 485,75
	„ pro 1896	317 000,—		
	Demnach Amortisation pro 1896:			
	Ludwigsbahn . . . Mk. 605 300,—			
	Maximiliansbahn . . „ 187 000,—			
	Nordbahnen . . . „ 317 000,—			
	Summa Mk. 1 109 300,—			
	Total	19 831 405,84		
IV	Versicherungsfonds	—	—	599 304,03
V	Diverse Kreditoren:			
	aus Verkehrsabrechnungen etc. .	—	2 573 429,63	
	Amortisationsrückstände	—	118 300,—	
	rückständige Zinskupons	—	76 910,65	
	„ Dividenden	—	29 801,02	
	gekündigte Obligationen (Konvertirung)	—	11 485,77	2 809 927,07
VI	Baarkautionen	—	—	97 690,—
VII	Krankenkassen	—	—	26 760,05
VIII	Reservefonds	—	—	618 788,32
IX	Reserve zur Verfügung der Verwaltung	—	—	182 134,14
X	Staats-Zinszuschüsse	—	—	16 448 642 58
XI	Saldo der Betriebsrechnung pro 1896 .	—	—	3 812 077,74
				223 178 344,05

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1896.

Soll.

	ℳ.	ℳ.
An Betriebsausgaben:		
Allgemeine Verwaltung	1 380 213,40	
Bahnverwaltung	3 437 994,12	
Transportverwaltung	10 272 991,77	15 091 199,29
„ Verzinsung des Prioritätskapitals	—	4 184 012,—
„ Amortisation „ „	—	1 109 300,—
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 068 718,44
„ Kosten der Konvertirung (erhöhte 1. Rate)	—	450 000,—
„ Aktivrest des Betriebs pro 1896	—	3 812 077,74
		26 715 307,47

Haben.

	ℳ.	ℳ.
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	5 764 494,33	
Gütertransporte	14 253 205,39	
Kohlentransporte	4 393 439,86	
Sonstige Einnahmen	2 304 167,89	26 715 307,47

Infolge Beschlusses der Generalversammlung vom 14. Mai d. J. ist der Aktivrest des Betriebes pro 1896 wie folgt zu verwenden:

1. garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn	ℳ. 1 115 532,98
2. Rücklage in den Reservefonds nach Ziff. IV d der Fusionsgrundlagen	„ 183 394,18
3. Erstattung auf geleistete Staatszinszuschüsse gemäss Ziff. IV e der Fusionsgrundlagen die Hälfte von ℳ. 2 513 150,58	„ 1 256 575,29
4. Bezugsantheil des Staates nach Ziff. IX b der Fusionsgrundlagen ½ % des Aktienkapitales	„ 251 348,57
5. Vertheilung einer Superdividende von 2 % = ℳ. 17,14 pro Aktie	„ 1 005 226,72
Summa	ℳ. 3 812 077,74

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (ausser den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw. 4½ %) als Dividende für das Jahr 1896 zur Auszahlung:

für die Pfälzische Ludwigsbahn	pro Aktie 7 %	= ℳ. 60,—
„ „ „ Maximiliansbahn	„ „ 3 „	= „ 25,71
und „ „ Pfälzischen Nordbahnen	„ „ 2 „	= „ 17,14

gegen Einlieferung der Dividendenkupons pro 1896.

Diese Dividenden können sofort bei der Direktions-Hauptkasse in Ludwigshafen a. Rhein, sowie bei den auf der Rückseite der Kupons bezeichneten Bankhäusern bezogen werden.

Ludwigshafen a. Rhein, den 14. Mai 1897. (1134)

Die Direktion. v. Lavale.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Auf den Preussischen Staatseisenbahnen und den Strecken des Eisenbahn-Direktionsbezirks Mainz wird in diesem Jahre die Geltungsdauer der am 4. Juni und an den folgenden Tagen gelösten Rückfahrkarten von sonst kürzerer Geltungsdauer bis einschliesslich den 10. Juni verlängert.

Die Rückfahrt muss spätestens am letzten Gültigkeitstage bis um 12 Uhr Mitternacht einschliesslich angetreten und darf nach Ablauf dieses Tages nicht mehr unterbrochen werden.

Ob und inwieweit eine Verlängerung der Geltungsdauer auch im Verkehr mit fremden Bahnen eintritt, wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht.

Erfurt, den 15. Mai 1897. (1135)

Königliche Eisenbahndirektion, namens aller Preussischen Staatsbahnen und der Preussisch-Hessischen Staatsbahn.

8. Generalversammlungen.

Die 27. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf Montag, den 21. Juni d. J., 12 Uhr Mittags, in das Dienstgebäude der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1896/97.
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Neuwahl für drei ausscheidende Mitglieder des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 12. Mai 1897. (1136)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens des Aufsichtsraths der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

9. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 3 Stück Lokomotiv-Drehscheiben von 16,076 m Nutzlänge soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 2,00 ℳ. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotiv-Drehscheiben“ versehen zu dem auf Montag, den 31. Mai 1897, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, im Mai 1897. (1137)

Königliche Eisenbahndirektion.

10. Verkauf alter Lokomotiven.

In der diesseitigen Centralwerkstätte zu Darmstadt stehen 3 alte, wegen ungenügender Leistung ausser Dienst gestellte, dreiachsige, ungekuppelte Personenzug- und eine dreiachsige ²/₃ gekuppelte Güterzuglokomotive je mit Tender zum Verkaufe.

Die Verkaufsbedingungen können kostenlos gegen Einsendung von 20 ₰ in Freimarken von der unterzeichneten Dienststelle bezogen werden, auch liegen dieselben zur Einsicht auf dem Büreau des Vorstehers der Centralwerkstätte offen.

Angebote, welche das Anerkenntniss der Verkaufsbedingungen enthalten müssen, sind längstens bis 1. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr, mit Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Lokomotiven“ verschlossen und portofrei auf dem Büreau des Unterzeichneten einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, 11. Mai 1897. (1138)

Der Maschineningenieur der Main-Neckarbahn.
Gugler.

11. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb Niederländischer Staatsbahnen. Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 30 Loosen. Zur Besichtigung vom 18. Mai bis 10. Juni (Sonn- und Festtage ausgenommen) 10 bis 3 Uhr in Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen von obengen. Ges. Centraldienst IV. Abth. Utrecht oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis 10. Juni portofrei an den Centraldienst I. Abth. Utrecht.

Submittenten sind bis zum 19. Juni an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 18. Mai 1897. (1139)

Der Generaldirektor.

12. Offene Stellen.

Ruhr - Lippe - Kleinbahnen. Für die Leitung der Reparaturwerkstätte in Soest wird zum Spätherbst d. J. ein tüchtiger Werkmeister gesucht.

Meldungen mit Zeugnissabschriften, Lebenslauf und Angabe der Gehaltsansprüche sind an den Unterzeichneten einzusenden.

Soest, den 12. Mai 1897. (1140)

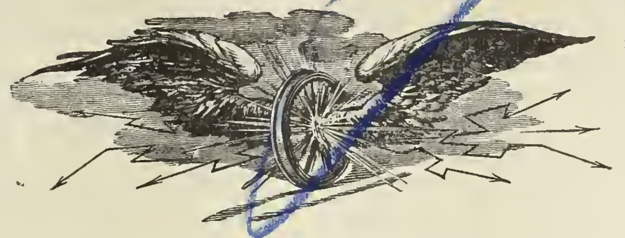
Der bauleitende Beamte:
Schlünder, Regierungs-Baumeister.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).

Nr. 40. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 22. Mai 1897.

Inhalt:

Die Verhandlungen der neunten Generalversammlung des Internationalen Permanenten Strassenbahn-Vereins.

(Fortsetzung aus Nr. 39.)

Sechste Frage: Ist es angemessen, besondere Vorschriften zur Bestimmung der Maximallänge der Kleinbahnzüge zu erlassen? Nach welchen Grundsätzen wären diese Vorschriften anzuordnen? Nach welchen gesetzlichen oder behördlichen Vorschriften wird diese Frage in Ihrem Lande geregelt?

Dem Berichterstatter Direktor Siret (Antwerpen) lag ein ziemlich umfangreiches Material vor, das sich aber auch ziemlich stark widersprechend erschien. Die Hauptursache der gegentheiligen Anschauungen liegt in dem Charakter der, den beantwortenden Verwaltungen unterstehenden Bahnen. Im Weichbilde der Grossstädte empfehlen sich kürzere Züge in schneller Aufeinanderfolge, während auf minder belebten Strassen wenigere, aber längere Züge aus Sicherheitsrücksichten vorzuziehen sind. Siret hält überhaupt — in Uebereinstimmung mit der Gesellschaft der „Tramways a Vapore nella Provincia di Torino" — zwei hintereinander herfahrende Züge für gefährlich und verkehrsstörend und sucht diese Ansicht näher zu begründen.

Der Italienische Strassenbahnverein erklärt, dass nur die Zugkraft der Lokomotive und die Terrainschwierigkeiten der Linie die Zuglänge beschränken sollen. Die Belgische „Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux" berechnet mit Zustimmung des Ministers von Fall zu Fall die Maximallänge der Züge unter Berücksichtigung des Bahnprofils, des Wagengewichtes und des angewendeten Bahnsystems. Die Erfahrung soll die Richtigkeit dieser Formel erwiesen haben. Siret weist übrigens darauf hin, dass Art. 3 der Belgischen Polizeiverordnungen bestimmt: es seien Fahrgeschwindigkeit und Zusammenstellung der Züge in der Weise zu regeln, dass die Züge auf einer Länge von höchstens 30 m, selbst auf den stärksten Gefällen, mittelst der von dem Lokomotivführer gehandhabten Bremsen allein zum Stillstand gebracht werden können. Dieser Vorschrift kann nach den theoretischen Darlegungen und praktischen Erörterungen Siret's, auf die wir hier nicht näher eingehen wollen, nicht entsprochen werden, weil es bei der gestatteten Fahrgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde unmöglich ist, auf der vorgeschriebenen Distanz auch nur eine einzelne Lokomotive zum Stillstand zu bringen. Ohne Zweifel war die Absicht des Gesetzgebers dahin gerichtet, die Fahrgeschwindigkeit für einen normal zusammengesetzten Zug zu gestatten; nun bestehen aber in Belgien die Züge meistens aus einer Lokomotive und vier Wagen und können bei 30 km Fahrgeschwindigkeit erst auf eine Länge von rund 100 m zum Stillstande gebracht werden. Die Polizeiverordnungen stehen sonach mit den praktischen Verhältnissen nicht im Einklang. Der Berichterstatter glaubt schliesslich — in Uebereinstimmung mit der Italienischen Strassenbahnvereinigung — resumirend sich dahin äussern zu sollen, dass die Zuglänge keine anderen Grenzen haben sollte, als jene, welche die Kraft der Motoren und das Bahnprofil vorschreiben.

In der Diskussion über Siret's Bericht wurde hauptsächlich der Umstand betont, dass bei der vorliegenden Frage genau zwischen Stadt- und Vorortebahnen zu unterscheiden sei. Die Bestimmung der Zuglängen ausschliesslich nach der Kraft der Motoren und dem Profile der Bahn würde Züge bis zu 14 Fahrzeugen gestatten; solche Längen seien wohl auf Vorortebahnen, nicht aber auf Stadtbahnen zulässig. Eine Resolution in Siret's Sinn könnte sonach nicht allgemeine Geltung besitzen und demzufolge den Behörden gegenüber nicht nachdrücklich

genug vertreten werden. Die Generalversammlung beschränkte daher die Schlussfolgerung des Berichtes ausdrücklich auf Sekundär- und Vorortebahnen, und liess die in Rede stehende Frage bezüglich der Stadtbahnen im Hinblick auf die hier obwaltenden verschiedenartigen örtlichen Verhältnisse ausser Betracht.

Siebente Frage: Wie verfahren Sie, um den Schnee von den auf Strassen angelegten Bahnen mit mechanischem Betrieb wegzuräumen?

Ueber dieses Thema hatte Kessels einen sehr umfangreichen und anregenden Bericht erstattet, in dem er die verschiedenen Mittel, welche angewendet werden, eingehend besprach. Als eines der besten Mittel bezeichnet er in seinem Berichte das Salzstreuen, durch welches der Schnee zur Schmelzung gebracht wird. Freilich ist der Preis des Salzes von grosser Bedeutung; in Italien macht er die Anwendung dieses Mittels im Grossen ganz unmöglich, denn hier kostet das Salz für industrielle Zwecke 6 Lire pro 100 kg. In Brüssel wird das Streusalz mit 1,33 Frcs., in Hamburg mit 1,75 Frcs., in Frankfurt mit 1,55 Frcs. pro 100 kg bezahlt; in diesen Städten werden auch sehr bedeutende Mengen (6 000—7 000 kg pro Winter) verbraucht.

Ein anderes Mittel zur Erleichterung des Betriebes bei Schneefall besteht darin, dass man die Strecken, welche dem Zuschneien am meisten ausgesetzt sind, durch einzelne Lokomotiven befahren lässt, um die Geleise offen zu halten. Bei sehr starkem Schneefall und manchmal auch bei geringerem Schneefall mit direkt darauf eintretendem Frostwetter ist das Schneeräumen durch Arbeiter das einzig wirksame Mittel; es empfiehlt sich hierbei, die Arbeit im Akkord zu vergeben und keine unbekannten Arbeiterkolonnen zu verwenden. Vielfach wird das Schneeräumen mittelst Schneepflügen, welche entweder mit Pferden bespannt oder vor den Lokomotiven angebracht sind, bewerkstelligt. Auf einer Dampfstrassenbahn in der Nähe von Mailand wird ein Verfahren angewendet, welches darin besteht, dass zwei Männer sich vorn auf der Lokomotive aufstellen und eine Art hölzerne Schaufel gegen die Schiene stemmen. Kessels hält diesen Vorgang für sehr gefährlich und möchte ihn nicht zur Nachahmung empfehlen.

Aus der Debatte über das vorliegende Thema ergab sich, dass die verschiedenen, mechanisch oder durch Handarbeit betriebenen Apparate wohl vielfache Anwendung finden, dass aber eine rationelle Anwendung des Salzstreuens unter allen Umständen empfehlenswerth bleibe. In diesem Sinne lautete auch die von der Versammlung gefasste Resolution.

Achte Frage: Haben Sie bei Umwandlung des Pferdebetriebes in Motorenbetrieb in Anbetracht der stärkeren Inanspruchnahme des Geleiseoberbaues durch den Motorenbetrieb Ihren Oberbau verstärkt oder den alten Oberbau entfernt und durch Neukonstruktion ersetzt?

Fischer-Dick, dem man die Berichterstattung überwiesen hatte, konstatirt in seinem Referate, dass jene Bahnen, die nicht schon urspüglich stärkere Oberbausysteme anwandten, ihren Oberbau bei Einführung des Motorenbetriebes durch Verlegung kräftigerer Schienen, durch Näherrückung der Schwellen, Vervollkommnung der Stossanordnung usw. entsprechend widerstandsfähiger gestalten. Er weist speziell darauf hin, dass sich für den schweren Oberbau bei Motorenbetrieb eine Vertiefung der Rille bis zu 22 mm, ja selbst bis zu 40 mm empfehle, damit die Auswechselung nicht in allzu kurzer Zeit erfolgen müsse. Als wünschenswerthe Eigenschaften des Oberbaues für den Motorenbetrieb bezeichnet Fischer-Dick: Schienenfussbreite von 120 bis 130 mm, Schienenkopfbreite von 50 bis 60 mm, Schienenblattstoss oder Laschenhalbstoss, Rillentiefe von 40 mm, Schienenmaterial: Stahl von möglichst gleicher Dichtigkeit, Festigkeit 65 kg. Dabei sei aber auch auf eine Verminderung des Raddruckes durch Anwendung von Trucks mit zwei Radachsen Bedacht zu nehmen.

Der Bericht Fischer-Dick's erfuhr durch dessen persönliche Mittheilungen in der Generalversammlung über die neueren Erfahrungen und über die Prinzipien eines guten Oberbaues eine sehr werthvolle Ergänzung. In dieser Hinsicht besonders interessant ist der Nachweis, dass der Vollstoss, wie er bisher allgemein bei den Eisenbahnen und Strassenbahnen in Verwendung kommt, sich für mechanischen Strassenbahnbetrieb nicht eignet; derselbe hat den Nachtheil, dass durch den Schlag die Schiene am Stoss deformirt wird, ihre Form verändert und am Stosse eine leichte Krümmung annimmt, die eine bedeutend stärkere Abnutzung zur Folge hat. Diesen Erscheinungen kann nur durch Einführung des Halbstosses vorgebeugt werden. Letzterer hat, bei peinlich genauer Ausführung und flach gewölbtem Schienenkopf, seine Ueberlegenheit über den Vollstoss bereits glänzend erwiesen. Fischer-Dick empfiehlt, den Schienen eine die kräftige Verlaschung gestattende Höhe zu geben, den Kopf flach zu wölben, die Schutzrippe nur 15 mm breit zu gestalten, den Schienensteg mit 12 mm Stärke zu bemessen, den Schienenfuss 130 mm breit zu machen und Schienen unter 12 m Länge nicht anzuwenden. Nach kurzer Debatte, in der Zehme (Nürnberg) auf die wichtige Rolle, welche die Aufhängung der elektrischen Motoren bei der Frage der Geleiseunterhaltung spielt, speziell und nachdrücklich hinweist, wird folgende Resolution angenommen: „Es ist nöthig, dass bei Umwandlung animalischer in mechanische Betriebe der Oberbau verstärkt werde, wobei wesentlich darauf zu achten ist, die Stösse so zu konstruiren, dass sie der damit verknüpften Vermehrung des Gewichtes des Fahrmaterials, der Fahrgeschwindigkeit und des Verkehrs möglichst vollkommen widerstehen und dass Lücken und Ungleichheiten am Stosse vermieden werden."

Neunte Frage: Haben Sie über die Anwendung von mechanischen Motoren für den Strassenbahnbetrieb neue Mittheilungen zu machen?

Der von E. A. Ziffer, dem Präsidenten des „Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens", erstattete Bericht gehört zu den umfangreichsten und werthvollsten Referaten, welche der Versammlung vorgelegt wurden. Ziffer gibt, anschliessend an sein ebenso interessantes, für die 8. Generalversammlung bestimmtes Exposé, an der Hand der ausführlich citirten neuesten Litteratur ein erschöpfendes Bild über den Stand der Motorenfrage und eröffnet zugleich durch die sachliche Erörterung der Vortheile und der etwa noch bestehenden Unvollkommenheiten der einzelnen Motoren einen Ausblick auf die in der nächsten Zukunft voraussichtlich zu erwartende Ausgestaltung und Anwendung derselben. Ziffer behandelt zuerst den Dampfwagen; er erwähnt kurz die Systeme Brunner, Belpaire und Thomas, die nur vereinzelt Anwendung gefunden haben, bespricht die Erfahrungen mit dem Rowan'schen Dampfwagen, der sich auf der Hoyaer und Schleswig-Angeler Eisenbahn, dann auch bei den Preussischen Staatsbahnen als wirthschaftlich und zweckmässig bewährt haben soll, und erörtert schliesslich sehr eingehend das System Serpollet, dessen Vorzüge von uns anlässlich der Probefahrten mit Serpolletwagen in Wien schon ausführlich dargelegt wurden. Die feuerlosen Lokomotiven, System Lamm & Francq, haben durch die Anbringung eines Dampfvorwärmers, der mit Koks geheizt wird, und durch die Verwendung überhitzten Dampfes in den Cylindern eine beachtenswerthe Verbesserung erfahren; die Vorwärmer verzögern die Abkühlung des Wassers, so dass die Lokomotive eine längere Strecke ohne Nachfüllung zurücklegen kann oder bei gleich langer Fahrt eine geringere Wassermenge benöthigt.

Die Press- oder Druckluftmotoren haben in der letzten Zeit wieder sehr nachdrücklich die Aufmerksamkeit der Fachleute auf sich gelenkt. Das System Mékarski, das nunmehr auch nach dem Vorbilde von Nantes, Vichy-Cunet usw. auf drei wichtigen Linien des Pariser Strassenbahnnetzes zur Einführung gelangt ist, hat in dem System Popp-Conti einen nicht zu unterschätzenden Konkurrenten gefunden. Der wesentliche Unterschied zwischen beiden Systemen liegt in der Grösse des zur Anwendung kommenden Luftdruckes; Popp-Conti arbeitet mit einem Luftdrucke von 25 bis 30 kg, Mékarski mit einem solchen von 60 bis 80 kg. Popp-Conti darf also für sein System die Vortheile einer grösseren Sicherheit, einer mehr ökonomischen Herstellung der Kraftstationen, einer grösseren Leistung, sowie geringerer Erhaltungskosten der Kompressoren und Apparate ins Treffen führen; ein fachliches Urtheil über seine praktische Verwerthbarkeit lässt sich noch nicht abgeben, da die bisher ausgeführten Anlagen in St. Quentin und Angoulême erst wenige Monate im Betriebe stehen.

Auf dem Gebiete der Strassenbahnen mit Seilbetrieb sind neuere Fortschritte nicht zu verzeichnen. Es ist bemerkenswerth, dass selbst in Amerika die Ausdehnung der Seilbahnen nicht zunimmt, im Gegentheil, daselbst zur Erreichung eines einheitlichen Betriebssystemes Seilbahnen in Bahnen mit elektrischem Betriebe umgewandelt werden. Die Gasbahnen haben einige erfreuliche Errungenschaften zu verzeichnen: Das System Lührig hat in Dessau mit glänzendem Erfolge Anwendung gefunden und die Benzinmotorwagen Daimler's stehen seit Dezember 1893 auf den Württembergischen Staatseisenbahnen als „Sekundärzüge" im Dienste. Der elektrische Akkumulatorenbetrieb befindet sich wohl noch bedeutend im Stadium des Experimentes, doch bezeichnen die neueren Systeme Schäfer und Heinemann, Waddel-Entz, Laurent-Cely, Electric Storage Co. und Engl (Austria-Akkumulatoren) Fortschritte, durch die eine glückliche Lösung der für Strassenbahnen so wichtigen Frage in einer näheren Zukunft zu erwarten steht.

Um einerseits das Strassenansehen nicht zu verändern, andererseits die Rückleitung des Stromes durch die Schienen zu vermeiden und sowohl Anlage als Betriebskosten zu verringern, tauchen verschiedene Kombinationen auf, von denen Ziffer die Einrichtung der Hannoverschen Strassenbahn und das System Wertheim erwähnt. In Hannover werden die Akkumulatoren während der Fahrt auf den mit oberirdischer Strom-

leitung eingerichteten äusseren Strecken der Bahn geladen, um auf den inneren Strecken der Stadt, wo keine Zuleitungen sich befinden, dem Motor die erforderliche Kraft zu liefern. Wertheim's System beruht auf einer Kombination der Druckluft und der Elektrizität und soll demnächst in Wien erprobt werden. Der elektrische Betrieb mit unterirdischer Stromzuführung, welches System bisher nur in seltenen Fällen zur Anwendung kam, tritt gegenwärtig — trotz des grösseren Kostenaufwandes bei seiner Anlage und der Schwierigkeit der Reinhaltung und Entwässerung der Kanäle — immer mehr und mehr in den Vordergrund. Von weniger bekannten Systemen bespricht Ziffer das System Klette, das eine Vervollkommnung des Budapester Systems bedeutet und eine Umwandlung der Pferdebahnen in solche mit elektrischem Betriebe verhältnissmässig leicht gestaltet, weil der vorhandene Oberbau unberührt bleibt und der Pferdebetrieb während dieser Umwandlung nicht gestört zu werden braucht. Der elektrische Strassenbahnbetrieb mit Stromzuführung im Strassen- oder Bahnniveau steht noch durchaus am Anfange seiner Entwickelung. Zu diesen sehr sinnreich erdachten Anordnungen, bei denen bekanntlich die Stromleiter in Sektionen getheilt und nur dann mit der Kraftstation verbunden sind, wenn letztere von einem Wagen durchfahren werden, zählen u. a. das System Claret et Vuilleumier, Wheless-Westinghouse, Diatto, Mc Laughlin und Krizik. Das letztere hat in Prag Anwendung gefunden und erfreut sich der lebhaften Anerkennung aller Fachleute, die es kennen zu lernen Gelegenheit hatten.

An die Beschreibung der verschiedenen Anordnungen knüpft Ziffer, wie schon angedeutet wurde, Betrachtungen über die erwähnten Motoren und Betriebssysteme im allgemeinen, um sodann in einem prägnant gehaltenen Resumee alle Studien und Erfahrungen übersichtlich zusammenzufassen. Dieses Resumee klingt in der Anschauung aus, dass dem elektrischen Betriebe die Zukunft aller Trambahnen gehört und er bei seiner fortschreitenden Entwickelung schon in nächster Zeit eine dominirende Stellung einnehmen wird. Welches der verschiedenen Betriebssysteme sich aber in einem gegebenen Falle am meisten zur Anwendung empfehlen und bei der Anlage und Ausführung des Betriebes ökonomischer erweisen würde, ist ein sehr schwer zu lösendes Problem, da die Wahl des Motors und Betriebssystems ohne Zweifel in erster Linie von den Terrain- und sonstigen lokalen Verhältnissen abhängt und auch die Art und Dichte des Verkehrs, die Geschwindigkeit, Regelmässigkeit und Sicherheit desselben, sowie die finanziellen Erfordernisse und die Höhe ihrer Verzinsung von nachhaltigem Einflusse sind. Vergleichende Aufstellungen der Anlage- und Betriebskosten dürfen bei einer Entscheidung über diese Frage niemals maassgebend werden, sie können nur als Wegweiser dienen bei der vorzunehmenden näheren Erörterung und Untersuchung.

Bei der Generalversammlung ergänzte Ziffer seinen Bericht durch einige Mittheilungen über neuere Systeme und Erfahrungen. Er betonte, dass das elektrische Bahnsystem und speziell jenes mit Luftleitung in Europa gegenwärtig als das praktisch brauchbarste und wirthschaftlichste angesehen wird und die meiste Verbreitung gefunden hat. Es bestehen in Europa 107 elektrische Bahnen, wovon 90 mit oberirdischer Stromzuleitung ausgeführt sind. Von neueren Systemen verdient jenes von Lachmann nähere Erwähnung, obwohl es bisher noch nicht zur Anwendung gelangt ist. Bei diesem System liegt die Stromzuführung im Bahnniveau; der Kanal besteht aus zwei parallel laufenden Schienen oder aus, neben dem Geleise verlegten Schienen; die so entstehende, 30 mm breite Rille dient sowohl für den Durchgang des Spurkranzes der Wagenräder als auch für die zwangsweise Führung der Greiferarme, die den Strom von dem am oberen Ende des Kanals mittelst Porzellanisolatoren eingebetteten Leitungskabel abnehmen. Der Kanal ist durch ein Riffelblech gedeckt, das sich nur während der Durchfahrt des Wagens öffnet. Die Leitung funktionirt auch unter Wasser. Die Herstellung des Kanals bei einem bestehenden Geleise lässt sich sehr rasch, ohne Störung des Strassenverkehrs bewerkstelligen. Der hauptsächlichste Fortschritt des Systems besteht aber darin, dass sich bei dieser Zuleitung der Drehstrom anwenden lässt, ohne die Kosten, die sich auf etwa 20 ℳ pro Meter stellen, zu vergrössern oder die Schienen als Rückleitung zu benutzen.

In der Diskussion, die den Darlegungen Ziffer's folgte und die sich ungewöhnlich lebhaft entwickelte, gab S e n c i e r sehr ausführliche Mittheilungen über das Luftdrucksystem Popp-Conti, dessen Vertreter er ist. Er widerlegte einige Anschauungen Ziffer's in einer allerdings ziemlich einseitig gehaltenen Darstellung. Seiner Ueberzeugung nach ist der Kohlenverbrauch bei dem Pressluftbetriebe nicht bedeutender als bei dem elektrischen Betriebe, ist ersterer Betrieb ebenso billig als letzterer bei Anwendung der Oberleitung und bietet das System Popp-Conti auch in Bezug auf die Anlagekosten wesentliche Vortheile.

Dieser Anschauung trat S c h r ö d e r (Hamburg), der das System in Paris kennen gelernt hat, mit dem Bemerken entgegen, dass er sich von den Vorzügen desselben gegenüber dem elektrischen Betriebe nicht zu überzeugen vermocht hat. Er glaubt, dass die Verwaltungen, welche die Vortheile des letztgenannten Betriebes einmal erprobt haben, sich schwer dazu entschliessen dürften, den Luftdruckbetrieb einzuführen, auch wenn derselbe in Bezug auf die Betriebskosten dem ersteren gleichgestellt werden könnte.

Weitere Erörterungen betrafen das Akkumulatorensystem. H u b e r (Gelnhausen) suchte nachzuweisen, dass der Unterschied zwischen dem Betrieb mit Akkumulatoren und jenem mit Oberleitung nicht so bedeutend ist, als allgemein angenommen wird. M e y e r (Nürnberg) theilte die Erfahrungen mit, die beim gemischten Betriebe in Hannover gewonnen wurden; hiernach sind die Akkumulatoren für Strassenbahnbetrieb noch weit entfernt, in Bezug auf den Stromverbrauch die Vortheile zu bieten, die man ihnen zuschreibt; auch führen nähere Betrachtungen zu der Schlussfolgerung, dass nach der heutigen Lage der Verhältnisse es unmöglich ist, bestimmte Vorausberechnungen über die Kosten der Verwendung von Akkumulatoren für Traktionszwecke anzustellen. Wenn auch die Strassenbahngesellschaften alles Interesse haben, ihre Verhandlungen über Aenderungen eines animalischen Betriebes durch Einführung eines elektrischen Systemes dadurch zu erleichtern, dass sie auf die Inanspruchnahme der Strassen für ober- oder unterirdische Zuleitungen verzichten, so ist doch die Frage der Verwendung von Akkumulatoren hierfür noch zu neu, um das Risiko bei Einführung derselben als angemessen erscheinen zu lassen.

Eine Resolution wurde von der Versammlung nicht gefasst; dagegen richtete der Vorsitzende Röhl an Herrn E. A. Z i f f e r unter lebhaftem Beifall aller Anwesenden das Ersuchen, über diese hochwichtige, noch nicht geklärte Frage dem Vereine auch bei der nächsten Generalversammlung neuerlich Bericht zu erstatten.

(Schluss folgt.)

Maassgebende Grundsätze bei Bemessung der Hinterbliebenenrente in Haftpflichtsachen

Die Wittwe und 5 Kinder eines am Unfalls- und am Todestage geschäftslosen Gastwirthes, über dessen Vermögen damals das Gemeinschuldverfahren bei 160 000 ℳ Schulden und nur 5 400 ℳ Masse schwebte, haben auf Grund rechtskräftiger Vorentscheidung, dass die Haftverbindlichkeit eines Bahnbetriebsunternehmers bestehe, zusammen jährlich 3 600 ℳ Jahresrente auf längstens 20 Jahre oder bis zum früheren Eintritt eigenen Erwerbs zugebilligt erhalten, wobei der Wittwe $1/3$ mit 1 200 ℳ und jedem Kinde $2/15$ mit 480 ℳ ausgesetzt worden sind. Zur Bemessung dieses Betrages wurde davon ausgegangen, dass in einem gut gehenden Schankgeschäfte täglich 10 ℳ für den Lebensunterhalt der Familie erübrigt werden könnten, weshalb der Verlust anlässlich des Unfalles und Todes auf diesen Betrag zu veranschlagen sei, obschon anerkanntermaassen eine starke Ueberschuldung bestehe, der Verstorbene thatsächlich zur Unfallszeit kein Geschäft betrieben, die Einkommensteuerveranlagung zu jährlich 36 ℳ Steuer beanstandet, endlich an Alkoholismus und Diabetes gelitten habe, weil dies alles nicht ausschliesse, dass er bei seinem aus früheren Unternehmungen erkannten Unternehmungsgeiste imstande gewesen sein würde, trotz der auf ihm ruhenden Schuldenlast und seiner Krankheiten ein neues Geschäft und eine daraus reichlich fliessende Erwerbsquelle zu begründen.

Die in diesem Richterspruche zum Ausdruck gelangte Rechtsanschauung und Beurtheilung der wirthschaftlichen Erwerbsverhältnisse ist so eigenthümlich, und steht mit der bisherigen Rechtsprechung des früheren Reichsoberhandelsgerichts und des Reichsgerichts bei Auslegung des Haftpflichtgesetzes § 3 in so schroffem Gegensatze, dass es angezeigt erscheint, sie auf ihre Haltbarkeit zu prüfen, zumal die betheiligten Kreise durch sie stark in Mitleidenschaft gezogen werden können.

I. G. vom 7. Juni 1871 § 3 Ziffer 1 bewilligt im Todesfalle denjenigen, welchen der Verstorbene zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes zum Gewähren von Unterhalt verpflichtet war, eine Ersatzforderung insoweit, als ihnen infolge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist. Bei dieser Begrenzung des Haftanspruches ist unverkennbar der Erwerbszustand zur Zeit des Todes zu berücksichtigen, also festzustellen, auf welchen Betrag die einzelnen Unterhaltsberechtigten vermöge des Gesetzes Anspruch hatten und dessen Beitreibung füglich ihnen

gestattet sein würde. Denn das gebrauchte „zur Zeit“ ist zweifellos nicht überflüssig, soll unverkennbar vielmehr andeuten, dass der Todestag in doppelter Richtung maassgebend sei, nämlich für die Frage

a) ob der Verstorbene Dritten zur Unterhaltsgewährung gesetzlich verpflichtet war,

b) ob er seine Verpflichtung zu erfüllen vermocht hätte.

Ist auch nur eines von beiden ausgeschlossen, fehlte damals entweder ein Verpflichtungsgrund, aus dem Dritte Unterhalt fordern durften, oder fehlte die Erfüllungsmöglichkeit wegen Mittellosigkeit und Erwerbslosigkeit, so hatte der Tod in den Vermögensverhältnissen keine ungünstige Veränderung hervorgerufen, Niemandem Vermögensbestandtheile in Form von wirksamen Forderungsrechten entzogen, Niemandem den Eingang sicher zu erwartender Beträge abgeschnitten, folgeweise Niemanden geschädigt. Bei dem Mangel eines Schadens kann indess von Entstehen einer Schadensverbindlichkeit keine Rede sein. Sie ist das Mittel, einen Vermögensausfall wieder einzubringen und folgeweise gegenstandslos, wenn nichts gebraucht wird, um den Vermögenszustand Jemandes auf der ursprünglichen Höhe zu erhalten. Insofern nun die Haftpflicht der Betriebsunternehmer lediglich zu dem Zwecke begründet worden ist, die durch den Unfall geschaffene Verschlechterung in der Vermögenslage auszugleichen, den eingetretenen Abgang oder Ausfall von Vermögensbestandtheilen zu ersetzen und damit genau den wirthschaftlichen Zustand wieder herzustellen, welcher bei Ausbleiben des Unfalles fortbestanden haben würde, widerstreitet es der gesetzgeberischen Absicht, dass Jemand durch den Unfall bereichert, nämlich ihm ein Vermögensbestandtheil zugesprochen wird, welchen er bei Lebzeiten des tödtlich Verunglückten nicht gehabt hätte, weil er solchen entweder nicht geltend machen durfte oder wenigstens nicht beitreiben konnte.

II. Ist diese Begrenzung des Haftanspruches in wirthschaftlicher Hinsicht jedoch richtig, dann wird man zu dem Schlusse gelangen müssen, dass der Urthelsrichter im Einzelfalle aus den ihm gebotenen Thatsachen und Verhältnissen festzustellen verpflichtet ist, ob eine zu verwirklichende Forderung auf Unterhalt bestanden hat und durch das Ableben des Verpflichteten verloren gegangen ist. Denn ein unbeitreibbarer Anspruch ist werthlos. Er stellt im Vermögensbestande Jemandes nicht mehr her, als ein fehlender Anspruch, weil er kein Mittel ist, Lebensbedürfnisse zu befriedigen und benöthigte Güter dafür einzutauschen. Den Beweis liefert die täglich zu beobachtende Erfahrung, dass unbeitreibbare Forderungen vergeblich ausgeboten werden, dass der Werth eines Forderungsrechtes nach dem höheren oder geringeren Grade der ihm innewohnenden Wahrscheinlichkeit, verwirklicht zu werden, verschieden im Preise steht, dass das nämliche Forderungsrecht je nach den Schwankungen in der Vermögenslage des Verpflichteten in der Absatzfähigkeit und damit in dem Preise Veränderung erfährt. Ja selbst die Gesetzgebung trägt dem Rechnung. Unsichere und uneinziehbare Aussenstände brauchen im Vermögensnachweise zwecks Erbschaftsstempelberechnung oder behufs Veranlagung zur Vermögenssteuer oder in kaufmännischen Bilanzen nicht eingestellt zu werden, weil sie eben nicht die Kraft in sich tragen, zu einer Vermehrung des übrigen Bestandes zu führen.

III. Wenn dem allen so ist, braucht gleichwohl der augenblickliche Zustand noch nicht immer der richtige und maassgebende zu sein, weil nach Lage der Umstände auf eine Veränderung zu rechnen ist, die wiederum bald eine Verschlimmerung, bald eine Verbesserung herstellen kann. Mithin würde es bei der Bemessung eines Haftanspruches immer noch auf die Feststellung ankommen, ob der zur Zeit des Todes vorgelegene Zustand anzuhalten oder vorüberzugehen Aussicht bot. Letzterenfalls ist naturgemäss festzustellen, auf wie hoch ein Zustand zu veranschlagen sei, auf dessen Eintritt zu rechnen und dem ein gewisses Beharrlichkeitsvermögen zuzugestehen gewesen sein würde. An Stelle erkannter Thatsachen haben also auf Wahrscheinlichkeit zu bauende Schätzungen zu treten, deren Zuverlässigkeit jenen zwar nachsteht, die indess unentbehrlich sind, wenn nicht nach der einen oder anderen Seite dadurch unbillig gehandelt werden soll, dass ein bloss vorübergehender Zufall statt der gemeinüblichen Verhältnisse zur Grundlage der Schadloshaltung erhoben wird.

IV. Vermöge Gesetzes ist im Preussischen Landrechtsgebiete (um einen Fall aus demselben handelte es sich) der bemittelte Ehemann nur verbunden, seiner Frau nothdürftigen Unterhalt zu gewähren (II 1 § 186), haftet der Vater zwar hauptsächlich für die Verpflegungskosten der Hauskinder, während die Fürsorgepflicht beide Eltern trifft (II 2 §§ 64, 65), und befreit das Unvermögen zu den gesetzlichen Leistungen von deren Erfüllung (II 3 §§ 19, 20). Hieraus folgt, dass der Einwand des Unvermögens zum Erfüllen der gesetzlichen Unterhaltsverbindlichkeit bezw. zur Gewährung standesgemässen Unterhalts an Frau und Kinder dem Verpflichteten nicht abgeschnitten werden darf, sondern dass derselbe, sobald er angetreten ist, erhoben werden muss. Weil ferner nach G. vom 7. Juni 1871 § 3 der Haftpflichtschuldner nur „insoweit“ Ersatz zu leisten hat, als dem Berechtigten infolge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist, folgt mit gleich zwingender Kraft, dass er zum Einwande und Nachweise berechtigt ist, der Verunglückte würde zur Zeit des Unfalles und Todes zur Bestreitung des Lebensunterhaltes für Frau und Kinder ausser stande gewesen sein, weil er damals selbst nothleidend war, nämlich weder Baarmittel besass, noch einen Erwerb hatte und weil er ohne Eintritt aussergewöhnlicher Ereignisse weder das Eine noch Andere auf redlichem Wege zu erlangen vermocht haben würde. Denn da der Haftpflichtschuldner nach unzweideutiger Vorschrift des Gesetzes bloss in die Verpflichtung des Verunglückten eintreten soll, es sich also lediglich um den Uebergang und die Uebernahme bestehender gesetzlicher Verbindlichkeiten handelt, bleibt kein anderer Schluss übrig, als dass der Haftpflichtschuldner gegen die Kläger die nämlichen Einreden besitzt, welche der Verunglückte hätte gebrauchen dürfen, soweit sie im Gebiete der Vermögensrechte liegen und nicht etwa auf dem der Standesrechte zu suchen sind. Der etwaige Einwand der Illegitimität würde dem haftpflichtigen Betriebsunternehmer zu versagen sein, selbst wenn der Vorschlag im Entwurfe der Unfallsfürsorgegesetze Annahme finden sollte, dass er den Berufsgenossenschaften zur Ablehnung ihrer Fürsorgeverbindlichkeit offen steht, weil es sich um eine Sonderbestimmung handeln würde, die der Anwendbarkeit auf gleichartige Verhältnisse entzogen ist.

Darf sich der Urthelsrichter aber der Mühe nicht entziehen, den angetretenen Beweis des Unvermögens zu erheben, so kann es sich doch immer noch fragen, ob derselbe ausreichen würde, um die Ueberzeugung einerseits vom augenblicklichen Unvermögen, andererseits von dessen muthmaasslichem Fortbestande zu schaffen. Was man nach diesen beiden Richtungen braucht, um überzeugt zu werden, wird zwar überwiegend von persönlicher Anschauung abhängen, ohne dass man sich indess mit den allgemeinen Erfahrungen völlig in Widerspruch setzen darf. Wer erwiesenermaassen an Krankheiten leidet, welche die Thatkraft und Arbeitsfähigkeit zu lähmen pflegen, wem nachgewiesen wird, in den vorangegangenen 6 bis 8 Jahren nur auf fremde Kosten gelebt und aus der Verwerthung seiner Kräfte keine Mittel zum Lebensunterhalte erworben zu haben, wer nachweisbar ergriffene Beschäftigungen trotz ihres lohnenden Erfolges nach äusserst kurzer Zeit entweder freiwillig aufgegeben hat oder wegen Entziehung der Fortbetreibungsmöglichkeit (Zwangsentsetzung aus den Geschäftsräumen und Wegnahme der Leihmöbel wegen ausgebliebener Miethszahlung) einstellen musste, um überwiegend unthätig zu bleiben, gegen den spricht die Wahrscheinlichkeit, dass er aus redlichem Erwerbe zum Unterhalte der Seinigen im Stande gewesen oder doch bald gekommen sein würde. Denn selbst wenn in einer früheren Zeit Eigenschaften und Fähigkeiten zum Erwerbe unverkennbar bestanden hätten, so ist es doch ein allbekannter und erprobter Erfahrungssatz, dass man im späteren Alter und von Krankheiten befangen diejenige Spannkraft nicht mehr besitzt, mit mehrjährigen Lebensgewohnheiten zu brechen und die verlorene Gewöhnung an Arbeit, Einschränkung und ordentlicher Geschäftsführung wieder zu gewinnen.

V. Endlich ist der Begriff „Erwerbsfähigkeit“ keineswegs gleichbedeutend mit der Fähigkeit, sich Geld und damit Mittel zur Bestreitung des Lebensunterhaltes zu verschaffen. Erwerbsfähigkeit setzt vielmehr voraus, durch Verwerthung seiner geistigen oder körperlichen Kräfte zu berufsgemässen Verrichtungen wirthschaftliche Güter erlangen zu können. Das Herauswirthschaften eines Nutzens aus sachgemässer Anlage von Kapitalien verschafft zwar ein Einkommen, ist indess kein Erwerb. Für den Einbrecher, den Gewohnheitsspieler, den Buchmacher am Totalisator ist vielleicht das Ergebniss seiner Thätigkeit ein lohnendes, ohne dass man dasselbe indess je Erwerbslohn nennen wird. Aus Differenzgeschäften an der Börse gewinnt man, aber erwirbt nicht. Mit Recht wird desshalb bei der Veranlagung zu den Steuern eine Scheidung nach Kapitalsnutzen und Nutzung aus der geistigen oder körperlichen Thätigkeit verlangt. Nicht minder wird dem, welcher ohne verfügbare Geldmittel seinem Berufe nicht obliegen kann, gestattet, die für das entliehene Kapital zu zahlenden Beträge als Unkosten der Erwerbsthätigkeit vorweg abzuziehen. Hieraus folgt jedoch weiter, dass bei einem Einkommen, welches nur aus dem Zusammenwirken verfügbarer Geldmittel und eingesetzter Arbeitskraft zu erzielen ist, eine Trennung des erzielten Nutzens nach diesen beiden Quellen nöthig ist. Folgeweise wird man, da erfahrungsgemäss zum Betriebe und zur Anlage einer vornehmen Gastwirthschaft namhafte Beträge gehören, nicht berechtigt sein, ohne dem Vorwurfe des Rechtsirrthums bei den thatsächlichen Feststellungen zu verfallen, das volle Ergebniss des Geschäftsbetriebes als Erwerbslohn bezw. Arbeitsmiethe einzustellen und eine etwa gebührende Unfallsrente hiernach zu berechnen.

VI. Da mit dem 1. Januar 1900 gemäss Einführungsgesetz zum Bürgerl. Gesetzbuch vom 18. August 1896, Art. 42 der jetzige § 7 Abs. 2 des **Haftpflichtgesetzes wegfallen und damit eine**

Klage des Betriebsunternehmers auf Einstellung oder Minderung der Unfallsrente selbst aus älteren Vorfällen nicht mehr zulässig sein wird, scheint es angezeigt, dass die Urthelsrichter für jeden rentenberechtigten Hinterbliebenen den Tag sofort festzustellen haben, an welchem wegen Eintritt der thatsächlichen Möglichkeit und rechtlichen Verpflichtung zum eigenen Erwerbe die Unterhaltspflicht des Verunglückten aufhören würde und die solche ersetzende Rentenverbindlichkeit wegzufallen habe. Bequemer ist es allerdings, dieser Feststellung sich zu entziehen, um sie einer späteren Zeit zu überlassen. Da indess der Alimentenanspruch unehelicher Kinder oder der Verpflegungsanspruch des Vaters für eheliche Kinder, über die ihm das Erziehungsrecht genommen ist, zeitlich zu begrenzen ist, da die Unfallsfürsorge gesetzlich in einem bestimmten Lebensalter das Recht der Kinder auf Fürsorge enden lässt, da gleiches von den Erziehungsgeldern für die Waisen der Reichs- und Staatsbeamten gilt, wird die ausgleichende Gerechtigkeit in Berücksichtigung der Lage des Haftpflichtschuldners für geboten erkennen lassen, dass in dem Urthel, welches den Umfang der Haftpflicht festsetzt, nicht bloss die Höhe, sondern auch die Dauer des Anspruchs beziffert werde.

Das Endergebniss dieser Untersuchung läuft darauf hinaus, dass bei Bemessung der schuldigen Rente, welche Hinterbliebenen aus einem Betriebsunfalle gebührt, weniger deren Bedarf, als derjenige Betrag maassgebend zu sein hat, welchen der Verunglückte aus der Verwerthung seiner Kräfte augenblicklich gezogen hat und muthmaasslich weiter zu beziehen imstande gewesen sein würde.

Dr. Karl Hilse-Berlin.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken Wolfratshausen-Eurasburg (7 km) und Eurasburg-Beuerberg (3 km) der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, welche am 1. Juni d. J. bezw. im Laufe des Monats Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — vom Tage der Betriebseröffnung ab — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. Am 1. Juni d. J. wird an der Strecke Lollar-Wetzlar zwischen den Stationen Lollar und Launsbach der Haltepunkt Wissmar eröffnet. Derselbe dient nur für den Personenverkehr.

Schliessung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. Die zur Station Kowahlen gehörige Güternebenstelle Mierunsken wird mit Ende Juni d. J. geschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. Die Abfertigungsbefugnisse der an der Oberhessischen Bahnstrecke Hungen-Nidda liegenden Station Ober-Widdersheim sind vom 20. d. Mts. ab auf die Beförderung von Gütern aller Art sowie von Leichen und lebenden Thieren ausgedehnt worden. Die Beförderung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Szabadka-Szeged, zwischen den Stationen Palics und Horgos gelegene Halte- und Verladestelle Királyhalmok, welche bisher für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Eilgutverkehr eingerichtet war, ist auch für den allgemeinen Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden. Lebende Thiere sowie Güter, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, können in dieser Halte- und Verladestelle weder auf- noch abgegeben werden.

Aenderung von Stationsnamen. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die bisherige Station Greiz-Haltestelle an der Linie Brunn-Greiz hat die Bezeichnung Greiz-Aubachthal erhalten.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Eisenbahnverkehr im Monat März d. J.

Im Monat März d. J. hat das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Eisenbahnstrecken erfahren. Im Monat März d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 11 639 345 Personen und 9 998 544 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 29 788 750 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 931 fl. Im gleichen Monat 1896 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11 277 074 Personen und 9 207 045 t Güter, 28 859 727 fl., oder pro Kilometer 942 fl., daher resultirt für den Monat März 1897 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 1,2 %.

Im ersten Quartal 1897 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 31 238 011 Personen und 28 443 396 t Güter, gegen 29 648 444 Personen und 26 692 357 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 83 230 822 fl., im Jahre 1896 auf 81 617 289 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Periode des laufenden Jahres 31 982 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 30 622 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die vorerwähnte Betriebsperiode 1897 auf 2 602 fl., gegen 2 665 fl. im Vorjahre, das ist um 63 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1897 auf 10 408 fl., gegen 10 660 fl. im Vorjahre, d. i. um 252 fl., mithin um 2,4 % ungünstiger.

Im einzelnen stellten sich die Einnahmen vom 1. Januar bis Ende März d. J. wie folgt:

	fl.	gegenüber derselben Periode des Vorjahres fl.
K. K. Staatsbahnen	22 076 172	+ 1 112 712
Königlich Ungarische Staatsbahnen	20 203 800	+ 185 325
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	8 201 035	— 35 257
Nordwestbahn	3 602 317	— 291 536
Staatsbahngesellschaft	5 783 093	— 54 877
Südbahn	8 312 639	+ 37 405

Betriebseröffnungen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 16. d. Mts. ist die 37,65 km lange vollspurige Lokalbahn Saitz-Göding, welche im Betriebe der vorgenannten Verwaltung steht und in Saitz und Göding an deren Linien anschliesst, für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. An der Lokalbahn bestehen die Stationen: Saitz, Gross-Pawlowitz (4 km ab Saitz), Borzetitz (9 km), Kobyli (12 km), Czeicz (19 km), Mutenitz (28 km) und Göding (38 km), ferner die Haltestellen Gross-Pawlowitz-Markt (6 km) und Brumowitz (15 km). Die Stationen Saitz und Göding als Gemeinschaftsstationen und die übrigen 5 Stationen sind für den Gesammtverkehr, die beiden Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. In Brumowitz können auch Rübensendungen zur Aufgabe, Rübenabfälle und dergleichen in Wagenladungen zur Abgabe gelangen. Explosive Güter werden auf der Lokalbahn nicht befördert.

Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.

In der am 28. April d. J. stattgehabten Vollversammlung führte in Vertretung Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers FML. Ritter von Guttenberg Se. Excellenz Herr Sektionschef Dr. Ritter von Wittek den Vorsitz. Nach dem Rechnungsabschluss der genannten Kommission für das Jahr 1896 wurden 15 274 204 fl. verausgabt, wovon auf den Bau der Stadtbahn 10 447 270 fl., auf die Arbeiten am Donaukanal 1 265 546 fl., auf die Wienfluss-Regulirung 3 230 080 fl., auf die Sammelkanäle 278 087 fl., auf die Erhaltung und den Betrieb der Haupt-Sammelkanäle beiderseits des Donaukanals 30 176 fl., endlich auf die Centralleitung 24 044 fl. entfielen. Die seit Beginn des Baues der Wiener Verkehrsanlagen bestrittenen Gesammtauslagen haben mit Ende 1896 an effektiven Bau-, Erhaltungs- und Betriebskosten den Betrag von 32 703 824 fl., zuzüglich der gemeinsamen Auslagen von 1 744 188 Gulden jedoch die Summe von 34 448 013 fl. erreicht, und fallen hiervon in Absicht auf die seinerzeitige Kapitalsverzinsung und Rückzahlung 25 376 686 fl. dem Staate, 3 608 699 fl. dem Lande Niederösterreich und 5 462 627 fl. der Gemeinde Wien zur Last.

Für das Jahr 1897 verblieb der Kommission unter Einrechnung der bei den bauführenden Behörden vorhandenen Dotationsreste im Gesammtbetrage von 598 891 fl. aus dem Erlöse des Anlehens erster Emission von 100 000 000 Kr. ein verfügbarer Kapitalbestand von 9 340 902 fl.

Zugleich mit dem Rechnungsabschlusse wurde von der Vollversammlung der Kommission der Jahresbericht über die Thätigkeit derselben im Jahre 1896 genehmigt. Aus dem Inhalte dieses Berichtes ist folgendes hervorzuheben: Die Arbeiten haben im Jahre 1896 ihren normalen Fortgang genommen, und sind an den einzelnen Bauwerken, welche in Ausführung standen, ansehnliche Baufortschritte zu verzeichnen. Gleichwohl konnte der programmmässige Arbeitsfortschritt nicht durchwegs erreicht werden, indem einzelne Bauausführungen, wie namentlich die Wehr- und Schleusenbauten bei Nussdorf, dann der Bau der Wienflussregulirung und der damit zusammenhängen-

den, dem regulirten Flussgerinne entlang ziehenden Wienthallinie der Stadtbahn durch aussergewöhnlich zahlreiche und lang andauernde Hochwässer gestört und behindert wurden. In der unteren Wienflussstrecke wirkten auch unerwartete Schwierigkeiten bei der Grundeinlösung verzögernd ein. Den namhaftesten Aufschub erlitt indessen unter den einzelnen gegen das Programm im Rückstande gebliebenen Bauanlagen die Ausführung der Donaukanallinie der Stadtbahn dadurch, dass gegen den ertheilten Baukonsens nachträglich Einwendungen seitens der Interessenten erhoben wurden, so dass der Bau dieser Linie im Berichtsjahre nicht in Angriff genommen werden konnte. Von ungünstigem Einflusse auf den Bau der Verkehrsanlagen war auch die in der Berichtsperiode wahrnehmbare stetige Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise. Dieselbe hat in letzter Reihe zweifellos ihren Grund in dem Zusammentreffen der grossen Bauten der Verkehrsanlagen mit der durch die zahlreichen Neu- und Umbauten in den inneren Stadttheilen erhöhten allgemeinen Bauthätigkeit.

Die eingetretene Preissteigerung gelangte bei den Bauvergebungen der Kommission dadurch zum Ausdrucke, dass diese letzteren vielfach einen regen Wettbewerb vermissen liessen und fast durchwegs mit mehr oder minder namhaftem Aufgebote erfolgten, sohin Ueberschreitungen der Kostenvoranschläge bedingen, bezüglich deren es mit Rücksicht auf die in stets weitergehendem Maasse steigenden Anforderungen der Interessenten sehr zweifelhaft ist, ob sie durch Ersparnisse an anderen Leistungen werden eingebracht werden können. In einem Falle hatte die ganz abnorm aufgetretene Preissteigerung eine empfindliche Verzögerung der Arbeiten zur Folge. Die im Berichtsjahre durchgeführte Offertverhandlung nämlich, welche die Bauvergebung der vereinigten Arbeiten der Wienflussregulirung und der Stadtbahn in der Strecke vom Schikanederstege abwärts bis zum Donaukanale und Hauptzollamts-Bahnhofe zum Gegenstande hatte, brachte das Ergebniss, dass seitens aller konkurrirenden Unternehmer Aufzahlungen über die Voranschlagspreise in so bedeutender Höhe beansprucht wurden, dass mit Rücksicht auf die zur Verfügung stehenden Mittel von einer Vergebung der Arbeiten unter den gestellten Bedingungen abgesehen werden musste. Da ähnliche Preisaufschläge, wie oben erwähnt, auch bei anderen Bauvergebungen wahrgenommen wurden, sah die Kommission sich veranlasst, dieser für den Fortgang der Arbeiten bedrohlichen Erscheinung nach Möglichkeit entgegenzuwirken, und wurde zu diesem Zwecke auf Antrag der Vertreter der Gemeinde Wien in der Vollversammlung der Kommission vom 23. September 1896 ein aus deren Mitte, ferner aus den betheiligten Kurien, endlich aus den bauführenden Organen gewähltes Komitee mit der Aufgabe betraut, die geeigneten Maassnahmen zu beantragen, um eine entsprechende Vergebung der vorerwähnten Arbeiten zu ermöglichen.

Wenn nun durch die von der Kommission in ihrer Vollversammlung vom 15. Oktober 1896 genehmigten Anträge dieses Komitees, wonach eine allgemeine, nicht auf das Inland beschränkte Offertausschreibung unter erleichterten Bedingungen ins Auge gefasst wurde, der angestrebte Zweck einer annehmbaren Bauvergebung der gedachten Wienfluss- und Stadtbahnarbeiten am 18. Dezember 1896 auch wirklich erreicht wurde, so ging doch durch die mehrmonatlichen Verhandlungen und Berathungen neuerdings werthvolle Zeit verloren, und konnte der thatsächliche Baubeginn in der unteren Wienflussstrecke erst nach Schluss des Berichtsjahres stattfinden.

All diese Erschwernisse und Verzögerungen haben bewirkt, dass, gleichwie es bezüglich der Arbeiten am Donaukanale schon im Vorjahrsberichte ausgeführt wurde, nunmehr auch bezüglich des Stadtbahnbaues eine theilweise Erstreckung des konzessionsmässigen Vollendungstermines unvermeidlich geworden ist. Dieselbe betrifft die untere Wienthallinie sowie die Donaukanallinie und dürfte bei ersterer voraussichtlich 1 bis $1^1/_2$ Jahre, bei letzterer aber, sofern der Bau noch im laufenden Jahre begonnen werden kann, etwa $1^1/_2$ bis 2 Jahre betragen.

Der Bericht erwähnt weiter die mit der Neuorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung anlässlich der Errichtung des K. K. Eisenbahnministeriums zusammenhängende Umgestaltung der Oberleitung des Stadtbahnbaues, welche einer eigenen Behörde, der K. K. Baudirektion für die Wiener Stadtbahn, übertragen wurde.

Graz-Köflacher Eisenbahn.

Im Eisenbahnministerium fand am 15. d. Mts. eine Konferenz mit den Vertretern der Graz-Köflacher Bahn statt. Den Gegenstand der Konferenz bildete einerseits die geplante Prioritätenkonversion, andererseits die von der Regierung gewünschte Vereinbarung über die Feststellung des staatlichen Einlösungsrechtes, über welches in der Konzession für die Linie von Graz nach Köflach keine Bestimmung enthalten ist. Nachdem wiederholt mündliche Konferenzen und schriftliche Auseinandersetzungen über beide Angelegenheiten gepflogen worden waren, wurden alle Einzelheiten neuerlich einer eingehenden Diskussion unterzogen, welche den Zweck hatte, eine Klarstellung aller Verhältnisse herbeizuführen. Die Konferenz hat noch kein positives Resultat ergeben. Die Delegirten der Gesellschaft, Direktor Rochlitzer und Direktor Wiedmann, nahmen die Wünsche und Erklärungen der Regierungsvertreter entgegen, um darüber dem Verwaltungsrathe der Graz-Köflacher Bahn Bericht zu erstatten. In Bezug auf die Prioritätenkonversion besteht kein prinzipieller Meinungsunterschied. Hier handelt es sich nur um die Frage, wie der Konversionsgewinn, welcher sowohl durch die Zinsenersparniss als durch die Verlängerung der Amortisationsfrist erzielt würde, verwendet werden soll, wie weit insbesondere die Staatsverwaltung daran partizipiren würde. Es ist der Vorschlag gemacht worden, die Graz-Köflacher Bahn solle die Steierische Landesbahn Stainz-Wieselsdorf, welche jetzt in der Regie des Landes das Anlagekapital nicht zu verzinsen vermag, übernehmen, und es wäre auch möglich, dass die Gesellschaft sich zum Bau der einen oder der anderen Lokalbahnen verpflichtet. Was die eventuelle staatliche Einlösung der Graz-Köflacher Bahn betrifft, so müssten der Einlösungstermin und der Einlösungspreis vereinbart werden. Der Verwaltungsrath wird nun darüber berathen, welche Modalitäten für die Regelung des staatlichen Einlösungsrechtes der Regierung vorgeschlagen werden sollen. Dies erfordert längere Erhebungen und Berechnungen, die verschieden sind, je nachdem der Einlösungstermin auf einen näheren oder entfernteren Zeitpunkt verlegt wird. Sobald der Verwaltungsrath seine Berathungen abgeschlossen haben wird, soll die Regierung verständigt und eine neue Konferenz zur Fortsetzung der Verhandlungen anberaumt werden.

Böhmische Nordbahn.

Der Verwaltungsrath der Böhmischen Nordbahn hat in seiner am 14. d. Mts. abgehaltenen Sitzung den von der Direktion vorgelegten Rechnungsabschluss für das Jahr 1896 genehmigt und die Dividende wie im Vorjahre mit 8,5 % = 12,75 fl. festgesetzt. Das Reinerträgniss des letzten Jahres beziffert sich mit 1 375 232 fl. und ist um 14 841 fl. kleiner als der Gewinn des Vorjahres. Der Reingewinn von 1,37 Millionen Gulden entspricht einer Verzinsung des Aktienkapitals mit 9,8 %, wovon 8,5 % zur Ausschüttung an die Aktionäre gelangen. Zur Einlösung der Kupons ist ein Betrag von 1,19 Millionen Gulden erforderlich. Dem Erneuerungsfonds sollen wie im Vorjahre 100 000 fl. zugewiesen werden. Die Tantieme des Verwaltungsrathes erfordert eine Summe von 57 000 fl. Es erübrigen noch rund 28 000 fl., welche auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der Gewinnvortrag erhöht sich hierdurch auf 976 102 fl.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Ungarn.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt bezw. verlängert:

a) dem Herrn Dr. Wolf, Direktor der Sparkasse in Nagy-Szeben, für eine von Nagy-Szeben, Station der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, nach Resinár, ferner nach Kis-Disznód zu führende schmalspurige elektrische Strassenbahn;
b) der Budapester allgemeinen Kreditbank für eine von Báttaszék, Station der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, nach Baranyavár, eventuell von Báttaszék nach Eszék, ferner von Eszék nach Vrpolje zu führende Eisenbahn ersten Ranges für Dampfbetrieb;
c) dem Grafen Emerich Zay und dem Bankier Eberwein in Budapest für eine von Hanusfalva bis Girált, ferner von Varannós bis zur Station Homonna der Königlich Ungarischen Staatsbahnen zu führende Lokalbahn für Dampfbetrieb;
d) dem Herrn Dr. Lederer für eine von der Station Pécs der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ausgehende, die Orte Regenye, Ocsárd, Viszló, Harkány, Siklós, Gordisa berührende, bis Dolnji-Miholja zu führende Lokalbahn für Dampfbetrieb.

Flügelbahn von der Station Fiume zum Barosshafen.

Die Königlich Ungarische Regierung hat im Interesse der Verkehrsentwickelung im Hafenbereiche den Bau einer von der Station Fiume der Hauptlinie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen ausgehenden und diese mit dem Barosshafen verbindenden Flügelbahn beschlossen. Die ursprünglich vom Delta-Hafenplatz aus mit Berührung der Gemeinde Susak (Kroatisches Landesgebiet) und weiterhin über die Gemeinde Draga projektirte kürzeste Verbindungsstrasse mit dem Barosshafen wurde — allerdings mit einem Kostenmehraufwande von etwa 400 000 Gulden — in der Richtung über Martinsicza projektirt. Die Gesammtkosten dieser zwar nur etwa 6 km langen Linie sind mit ungefähr 4 000 000 fl. bemessen, da beim Bau derselben ganz besonders bedeutende Terrainhindernisse zu bewältigen sind.

Verlängerung der Torontáler Vizinalbahnen.

Die Torontáler Vizinalbahn-Aktiengesellschaft, deren Sitz sich in Gross-Becskerek befindet und die den Betrieb der Linien in eigener Regie führt, beabsichtigt ihre Linien von Zsombolya nach Lovrin auszudehnen, um an letzterem Orte sich an die im Betriebe der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehende Temesvár-Nagy-Szent Mikloser Vizinalbahn anzuschliessen. Auf Ansuchen der obgenannten Gesellschaft hat Handelsminister Baron Daniel gestattet, dass wegen Feststellung der Bedingungen am 20. d. Mts. im Handelsministerium eine Verhandlung stattfinden könne.

Lokalbahn Bakócza-Felsö-Mindszent-Komló.

Die 19 km lange Linie, welche obigen Namen führt, wurde von den Konzessionären der Bahn — eine Fünfkirchener Firma — gebaut und bei der technischen Begehung in tadellosem Zustande befunden; infolge dessen wurde gestattet obige Bahn am 13. Mai dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Diese Eisenbahn hat an die Station Bakócza-Felsö-Mindszent der Linie Dombovár-Fünfkirchen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen Anschluss und führt bis zur Station Komló, wo die oberwähnte Firma ausgedehnte und sehr ergiebige Kohlenlager besitzt, die nunmehr durch Eröffnung der Bahn nicht nur für die industriellen Etablissements der Umgebung, sondern auch für die der Hauptstadt Budapest entsprechende Verwendung finden werden. Das Kohlenwerk, das in seiner Formation ziemlich mächtig ist, liefert eine Glanzkohle mit etwa 6 500 Kalorien und einer Verdampfungskapazität von 6—6,5. Die Förderung beträgt vorläufig 5 000 Wagen per Jahr, von welchen die Königlich Ungarischen Staatsbahnen einen Theil abnehmen. Die neue Bahn bietet ausserdem auch für die Holzproduktion dieser Gegend grosse Vortheile.

Dux-Bodenbacher Bahn.

Am 15. d. Mts. hat die Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Bahn stattgefunden. Die Generalversammlung genehmigte die Anträge des Verwaltungsraths auf Vertheilung des Jahresüberschusses von 607 514 fl. Danach werden 102 000 fl. zur Auszahlung einer Dividende von 2,5 fl. = 5 % an die Aktionäre, 50 550 fl. für die Tantieme an den Verwaltungsrath und 450 000 fl. für die Amortisationsreserve verwendet und der Rest von 4 964 fl. auf neue Rechnung übertragen. Infolge eines Antrags des Direktors Weniger wurde die vom Verwaltungsrathe begehrte Vollmacht zur eventuellen Erwerbung von Kohlenfeldern dahin erweitert, dass die Verwaltung ermächtigt wird, auch die Erwerbung von Eisenbahnkonzessionen, beziehungsweise die hierfür erforderliche Kapitalbeschaffung durch Realisirung des staatlichen Rentenüberschusses oder eventuelle Fusionirung mit anderen verwandten Unternehmungen anzustreben. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe wurden wiedergewählt.

Ostrau-Friedlander Bahn.

Die (28.) ordentliche Generalversammlung der Ostrau-Friedlander Eisenbahn wurde am 15. d. Mts. in Anwesenheit von 24 Aktionären, welche 6 160 Aktien mit 616 Stimmen vertraten, abgehalten. Nach dem vom Präsidenten, Freiherrn v. Sochor, pro 1896 erstatteten Berichte haben sich die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres befriedigend gestaltet. Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre haben jene des Vorjahres nicht unerheblich überschritten; das erscheine um so beachtenswerther, als verschiedene störende Momente, wie der im März eingetrene Strike im Ostrauer Kohlenreviere, die Betriebseinstellung der Kunzersdorfer Zuckerfabrik und der abnorm regnerische Sommer, die lebhaftere Verkehrsentfaltung hemmend beeinflussten. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre per 103 080 fl. haben jene des Vorjahres um 3 981 fl. überschritten. Der Güterverkehr ergab 213 056 fl., das ist um 6 571 fl. mehr als im Jahre 1895. Auch die Nebeneinnahmen haben sich erhöht, aber auch die Betriebsauslagen sowie die Steuern. Die Gesammteinnahmen stellen sich auf 410 903 fl. (+ 16 951 fl.). Nach Abzug der Ausgaben per 192 002 fl., der für Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen nöthigen Beträge per 75 555 fl., sowie der statutarischen Dotationen per 28 669 fl. verbleibt ein Reingewinn von 114 678 fl., der sich unter Hinzuziehung des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre auf 137 682 fl. erhöht. Hievon sollen nach den Anträgen der Verwaltung 112 375 fl. zur Zahlung einer 7,75 % Dividende verwendet, sohin der Aktienkupon mit 15 fl. 50 kr. eingelöst und der Rest per 25 307 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der Antrag wurde nach Absolvirung des Verwaltungsrathes ohne Diskussion angenommen. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe Regierungsrath Wilhelm Ast und David R. v. Gutmann wurden wiedergewählt.

Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz.

Genannte Lokalbahn-Aktiengesellschaft hielt am 12. d. Mts. ihre (3.) ordentliche Generalversammlung ab. Der für 1896 vorgelegte Bericht gibt zunächst bekannt, dass die von der ersten ordentlichen Generalversammlung beschlossene Aenderung der Gesellschaftsstatuten, betreffend die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft von Wien nach Prag nicht genehmigt wurde, weil die beabsichtigte Verlegung des Sitzes der Gesellschaft mit Hinblick auf die voraussichtlich noch weiterhin von der Gesellschaft in Anspruch zu nehmende staatliche Reinertragsgarantie dermalen nicht zugestanden werden könne.

Die in der zweiten Generalversammlung gefassten Beschlüsse, betreffend die Uebernahme und Durchführung der Konzession zum Bau und Betriebe der Lokalbahn Deutschbrod-Saar durch die Lokalbahn Deutschbrod-Humpoletz konnten bisher mangels der Finalisirung der betreffenden Konzessionsverhandlungen nicht durchgeführt werden.

Die für 1896 erzielte Reineinnahme beträgt 21 500 fl., der ein Bedarf von zusammen 35 936 fl. gegenübersteht, sodass sich ein Abgang von 14 436 fl. ergibt, welcher Betrag als Garantieerforderniss vom Staate angesprochen wurde.

Hiernach entfällt auch die Auszahlung eines Reingewinnes an die Besitzer von Stammaktien und wird blos der Dividendenkoupon der Prioritätsaktien für 1896 mit 8 fl. für die Aktie eingelöst.

Der Gravehalstunnel in Norwegen.

Ueber den an der Norwegischen Gebirgsbahn Voss-Taugewand, über deren Trasse wir in Nr. 57 S. 511, Jahrg. 1896 d. Ztg. berichteten, zum Uebergang vom Rundal bis zum Moldadaal in einer Höhe von etwa 860 m anzulegenden Tunnel, welcher in der Reihe der längsten Tunnel der Erde die neunte Stelle einnimmt, in Nordeuropa aber den längsten Tunnel überhaupt darstellt, hielt in der Polytechnischen Gesellschaft zu Christiania jüngst der Ingenieur Thorvald Ström einen Vortrag, aus welchem wir folgendes mittheilen.

Der Gravehalstunnel, der eine Länge von 5,3 km erhält, wird nur für ein einfaches und schmalspuriges Geleise gesprengt, doch ist es nicht ausgeschlossen, dass das gegenwärtig versammelte Storthing die Normalspur für die Bergener Bahn und damit für den Gravehalstunnel beschliesst. Alle ausländischen Tunnel sind für Doppelspur gesprengt und ausserdem zu einem grossen Theil ausgemauert, während der Gravehalstunnel nur zu 3 % seiner Länge ausgemauert werden soll. Bezüglich der Herstellungskosten des Gravehalstunnels und der ausländischen Tunnel besteht daher auch ein grosser Unterschied. Ersterer kostet etwa 500 Kronen für das laufende Meter, letztere dagegen kosten 1 800—2 000 Kr.

Die beiden Endpunkte des Tunnels, bei Opsät im Westen und im Myrdal im Osten, liegen etwa 860 m über dem Meere. Bisher muss die Verbindung zwischen diesen beiden Endpunkten im Sommer zu Fuss und im Winter mittelst Schneeschuhen (Ski) erfolgen. Was die geologischen Verhältnisse des zu durchbohrenden Gebirges betrifft, so ist das hier in Frage kommende Gestein sehr schwer zu sprengen, so dass eine Ausmauerung kaum nöthig erscheint, wenn sich das Gebirge durchweg von derselben Beschaffenheit wie bisher zeigt.

Die Herstellung des Gravehalstunnels wurde 1895 vergeben und im Oktober desselben Jahres mit den Vorarbeiten auf der Westseite begonnen. Das ganze Jahr 1896 hindurch kam Handbohrung zur Anwendung, da man im Hinblick auf die Messung der Wassermengen und Wassertemperatur noch keine endgültige Bestimmung über die Maschinen- und Turbinenanlage treffen konnte und erst Erfahrungen sammeln wollte. Um Wasser für die Turbinenanlage zu schaffen, musste man auf dem Hochgebirge selbst ein Reservoir anlegen, doch fürchtete man dabei, das Wasser würde so kalt sein, dass es, ehe es zu den Turbinen gelangt, frieren und diese mit Eis füllen würde. Die Ergebnisse der Messungen übertrafen indessen alle Erwartungen, indem sich zeigte, dass die Wassertemperatur an der Stelle, wo man die Turbinen anzulegen gedachte, niemals unter 0,5 ° Celsius fiel. Auf Grund der im ersten Winter gesammelten Erfahrungen wurde dann ein Arbeitsprogramm aufgestellt, dem man jetzt in allen wesentlichen Theilen folgt.

Mit der Tunnelarbeit selbst wurde auf der Westseite im Januar 1896, auf der Ostseite erst im Dezember 1896 begonnen. Die Maschinenanlage bei Opsät, auf der Westseite, sollte im Frühjahr 1897 fertig sein, so dass die Bohrmaschinen am 1. April beginnen könnten. Letztere waren aber schon am 15. Januar in Thätigkeit. Mit zwei Brandt'schen hydraulischen Bohrmaschinen berechnete man ein durchschnittliches Vorwärtsschreiten von 2,4 m täglich, 60 m im Monat und 720 m im Jahr. Da man aber mit diesen Maschinen leicht 3 m täglich, also 900 m im Jahr wird fortschreiten können, hat man für etwaigen Aufenthalt, wie Eishindernisse im Winter, einen nicht unerheblichen Vorsprung. Auf der Ostseite ist Handbohrung mit einem täglichen Fortschritt von nur 0,6 m täglich beabsichtigt. Der Tunnel soll den vertraglichen Bestimmungen gemäss zur Schienenlegung bis 1. April 1903 fertig sein.

Die Kraftanlage ist für 220 effektive Pferdekräfte ausgeführt, indem eine Turbine von 100 und eine von 120 PS angelegt worden ist. Der Kraftverbrauch vertheilt sich wie folgt:

Die beiden Bohrmaschinen erfordern 60 PS; zum Einblasen von $1/_2$ cbm Luft in der Sekunde in den Tunnel — eine im Verhältniss zur Arbeiterzahl reichliche Luftzufuhr — werden durch den längsten Tunnelabschnitt, d. h. bei einer Länge der Luftröhren von 4 700 m, 30—40 PS verbraucht. Es werden dabei zwei Luftventilatoren benutzt, die hintereinander zusammengekoppelt sind, so dass der eine Ventilator in den anderen bläst. Zum Transport der Wagen für Fortschaffung der abgesprengten Masse werden gegenwärtig Pferde benutzt, später sollen zwei elektrische Lokomotiven zur Verwendung kommen, die je etwa 15 PS verbrauchen. Da der Tunnel eine Steigung von 2:5 ‰ hat, werden die beladenen Wagen fast von selbst gehen. Die Lokomotiven sollen unter normalen Verhältnissen in erster Linie dazu dienen, die leeren Wagen in den Tunnel zu ziehen. Die Arbeitsmaschinen der Werkstatt uud der Blasebalg für die Schmiedeessen erhalten ihre motorische Kraft durch eine kleine Kraftübertragungsanlage vom Turbinenhause. Der Abstand ist etwa 400 m, wofür 15 PS gebraucht werden, und endlich erfordert die Lichtanlage in den Gebäuden, im Tunnel usw. einen Dynamo von 25 PS. Zusammen sind dies 170 PS, wozu noch weitere 10 PS als Sicherheitsreserve kommen. Die kleinere Turbine von 100 PS hat nur die beiden hydraulischen Pumpen für die Bohrmaschinen zu treiben, während die grössere Turbine alle anderen vorgenannten Anlagen mit elektrischer Kraft versorgt. Die ganze Maschinerie war seit Mitte Januar d. J. in Betrieb und arbeitete in zufriedenstellender Weise.

An der Westseite des Tunnels arbeiten etwa 125 Mann und im Myrdal (Ostseite) etwa 35 Mann. An ersterer Stelle sind zwei Baracken sowie einige besondere Gebäude für Arbeiter mit Familie und für die Vorgesetzten gebaut, wozu noch das Direktionsgebäude, ein Viktualienladen mit Bäckerei, Viehställe, Wäscherei und Badeanstalt, ein Krankengebäude usw. kommen.

Der durchschnittliche tägliche Fortschritt bei der Tunnelarbeit während der ganzen Handbohrperiode auf der Westseite betrug 0,92 m, was bei 25 Arbeitstagen im Monat 23 laufenden Metern entspricht. Für 1 cbm Fels wurden dabei ungefähr 1—1,2 kg Dynamit verbraucht. Bei der Maschinenbohrung betrug der Vortrieb in 24 Stunden 2,5 m, ausnahmsweise 3 m, bei einem Dynamitverbrauch von etwa 4 kg für 1 cbm Fels.

Die Arbeitsverhältnisse bei diesem Tunnelbau bieten mancherlei Schwierigkeiten, denn trotz des guten Verdienstes halten die Arbeiter nicht allzu lange aus. Es ist ihnen in dem einsamen Gebirge zu langweilig. Ueber ein halbes Jahr lang bleibt ein Arbeiter selten dort. Alle Arbeit wird im Akkord verrichtet, wobei der Durchschnittsverdienst 3 Kr. 77 Oere täglich ausser freier Wohnung, Beleuchtung und Heizung beträgt. Die Mineure verdienen täglich bis zu 9 Kr. Bei den auf der Arbeitsstelle getroffenen Einrichtungen kann ein Arbeiter täglich für 1,20 Kr. leben, so dass er bei einem durchschnittlichen Tagesverdienst von 3,77 Kr. 600 Kr. im Jahr beiseite legen könnte.

Beim Gravehalstunnel waren Versuche mit Italienischen Arbeitern gemacht worden, die besonders tüchtige Mineure sein sollten. Man verpflichtete 19 Italiener auf ein Jahr, damit die Norweger von ihnen lernen konnten; es zeigte sich aber bald, dass sie den Norwegischen Arbeitern unterlegen waren. Sie wurden deshalb bald wieder heimgeschickt, was den Unternehmern einen Verlust von 5 000 Kr. verursachte. Einer der Gründe, dass sie sich hier so wenig bewährten, war, dass sie nicht gewohnt sind, in so hartem Fels zu arbeiten; in der Schweiz und in Italien ist das Gebirge von weit loserer Beschaffenheit. F. M.

Aus Spanien.

Andalusische Eisenbahngesellschaft.

In dem der ausserordentlichen Hauptversammlung vom 28. Dezember 1896 erstatteten Bericht führt der Verwaltungsrath u. a. folgendes aus: Der Verwaltungsrath hat seit 1891 nicht aufgehört, mit der Spanischen Regierung zu verhandeln; jedes Jahr hat er ihre Aufmerksamkeit auf die Verlegenheiten gelenkt, welche die Höhe des Aufgeldes der Gesellschaft bereitet. Die Unterhandlungen, mehrmals auf dem Punkte, zum Ziele zu führen, sind stets im letzten Augenblick gescheitert, obgleich der Verwaltungsrath darauf hielt, vom Staatsschatz kein Opfer zu verlangen und für das dem Lande so nützliche Verkehrsgewerbe eine Unterstützung verlangte, wie sie ähnlich den anderen nationalen Gewerbezweigen bewilligt wurde. Im Geschäftsbericht für 1895 ist ausgeführt, dass die letzten Schritte zum Ziele zu führen schienen; leider ist der vom Verwaltungsrath im Verein mit den andern Gesellschaften vorgelegte Vertragsentwurf trotz des guten Willens der Regierung an dem Widerstande der Kammern gescheitert.

Die Gesellschaft erliegt heute unter der niederdrückenden Last des Wechselkurses, die ihr seit 1891 4 932 574,83 Frcs. gekostet hat, nämlich 1891 693 830,43 Frcs., 1892 877 107,20 Frcs., 1893 1 068 295,26 Frcs., 1894 1 092 535,52 Frcs. und 1895 1 201 206,42 Frcs. Diese Last wird 1896 noch stärker sein. Das Sinken aller Spanischen Papiere und die Höhe des Wechselkurses, als Folge der Aufstände auf Kuba und den Philippinen, haben den Verwaltungsrath gezwungen, die Schuldverschreibungen zu immer niedrigeren Kursen auszugeben; daher ist die Anzahl der Schuldverschreibungen zweiter Reihe, zu deren Schaffung der Verwaltungsrath ermächtigt wurde, ungenügend geworden, um die Bedürfnisse und die Rechnung bei den Bankhäusern zu bestreiten. Als theilweise Deckung der Vorschüsse, welche die Banken geleistet haben und welche der Verwaltungsrath noch hat verlangen müssen, um die im Dezember 1896 und Januar 1897 fälligen Summen zu bestreiten, hat er den Banken die einzigen Bürgschaften, die noch zu seiner Verfügung blieben, übergeben müssen. Er hat also von der durch die Hauptversammlung am 8. Juni 1894 ertheilten Ermächtigung, 12 000 Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. unter Verpfändung der Erträge der Kohlenbergwerke von Balmez zu schaffen, Gebrauch gemacht. Obgleich diese Schuldverschreibungen noch nicht wirklich geschaffen waren, hatte der Verwaltungsrath bereits im April 1894 die Verpflichtung gegenüber den Banken der Gesellschaft übernommen, ihnen, sobald es nöthig sein würde, diese Schuldverschreibungen als Bürgschaft zu übergeben; er hat also diese Verpflichtung in Ausführung gebracht. Diese Schuldverschreibungen werden übrigens nach Annahme des Vergleichs zurückgezogen und durch bevorrechtete Schuldverschreibungen ersetzt werden.

Wenn der Verwaltungsrath geglaubt hat, dieses Opfer trotz der ungenügenden Mittel machen zu müssen, so geschah es, um die unverkürzte Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen in Franken aufrecht zu erhalten, weil alles hoffen liess, dass die mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten vereinbarten Verträge von den Cortes genehmigt werden würden; leider ist dies nicht der Fall. Nachdem die Gesellschaft ihr Betriebskapital erschöpft hat und keine Vorschussrechnung mehr zu ihrer Verfügung hatte, konnte sie ihre Verpflichtungen nicht mehr erfüllen und der Verwaltungsrath hat sich in die peinliche Pflicht finden müssen, den Gläubigern einen Vergleich vorzuschlagen, auf Grund dessen man hoffen kann, die bezüglich des eigentlichen Betriebes stets befriedigende Lage wieder zu heben.

Bei dem Vergleich hält die Gesellschaft darauf, ihren Gläubigern nur ein zeitweiliges Opfer aufzuerlegen. Der Verwaitungsrath schlägt den Antheilhabern vor, zur Zeit und bis die Gesellschaft von neuem ihre Verpflichtungen vollständig erfüllen kann, auf Gewinne zu verzichten; dieser Verzicht ist sicherlich peinlich, aber die Ehrlichkeit gegenüber den Gläubigern verpflichtet dazu. Dadurch erhöht die Gesellschaft für die Zukunft ihre Vertrauenswürdigkeit. Der Verwaltungsrath hat gesucht, die Rechte und Interessen jeder Gruppe von Schuldverschreibungen zu sichern; denn alle Schulden der Gesellschaft können nicht auf dem gleichen Fusse behandelt werden. Das Guthaben der Bankhäuser ist das Ergebniss von Vorschüssen, die nur einen zeitweiligen Charakter haben sollten und nur bewilligt waren, um eine Lösung zu erwarten, die sich leider nicht verwirklicht hat. Zur Regelung dieses Guthabens hat der Verwaltungsrath Abmachungen getroffen, nach denen die Bankhäuser 5 % bevorrechtete Schuldverschreibungen, die auf Grund des Vergleichs zu schaffen sind, zum Preise von 80 % in Zahlung nehmen. Diese Abmachungen gestatten, die Bankschuld sicher zu stellen und ersparen der Gesellschaft die Pflicht, alljährlich eine bedeutende Summe auf ihre Tilgung zu verwenden. Die Gesellschaft hat sich indessen bis 1. April 1898 das Recht vorbehalten, diese Schuldverschreibungen zu übernehmen, wenn sie sie zu einem vortheilhafteren Kurse unterbringen kann.

Der Vergleich umfasst die Zahlung der Zinsscheine aller Schuldverschreibungen in Pesetas und den Aufschub der Tilgung. Aber der Verwaltungsrath hielt es für angemessen, den Inhabern der Sevilla-Xeres-Cadix Schuldverschreibungen eine günstigere Stellung zu geben als den Inhabern der anderen Schuldverschreibungen, da die Einnahmen dieser besonderen Linie vorliegen. Die ersten verfügbaren Summen nach der Verzinsung aller Schuldverschreibungen in Pesetas sollen zur Tilgung der Zins-Gutscheine der Sevilla-Xeres-Cadix Schuldverschreibungen verwendet werden und sollte endlich dann noch ein Rest übrig bleiben, so würde er zunächst zur Tilgung dieser letzteren Schuldverschreibungen verwendet werden; dabei würde mit der Tilgung der rothen Sevilla-Xeres-Cadix Schuldverschreibungen begonnen werden, da diese in einem kürzerem Zeitraum als die grauen und gelben zurückzuzahlen sind. Der Entwurf umfasst ausserdem eine Aenderung des gewöhnlichen Tilgungsplanes aller Schuldverschreibungen der Gesellschaft; die Tilgung soll künftig durch Ankauf anstatt durch Ausloosung erfolgen, solange die Schuldverschreibungen unter dem Nennwerth stehen. Endlich muss man, durch die Umstände gezwungen, bevorrechtete Schuldverschreibungen schaffen; diese, an Zahl 40 000, vertreten ein Kapital von 20 Millionen Pesetas, sind in 50 Jahren vom 1. Januar 1902 ab

zu tilgen und tragen je 25 Pes. Zinsen. Aber es würde nicht nöthig sein, alle sofort auszugeben; der Verwaltungsrath verlangt vielmehr nur die Genehmigung zur Ausgabe von 20000 und wird sogar nur so viel schaffen, um die Bankschuld zu begleichen, um die Bezahlung der Anlagekosten sowie der alljährlich zu tragenden Vollendungsbauten zu sichern und um ein Betriebskapital zu schaffen, das die Gesellschaft künftig vor derartigen Finanzschwierigkeiten wie die jetzt durchzumachende schützen soll. Die übrigen 20000 Schuldverschreibungen würden nur auf Grund einer Ermächtigung der Hauptversammlung je nach den Bedürfnissen, für welche sie dienen sollen, geschaffen werden.

So ist in grossen Zügen der vorgelegte Vergleichsentwurf (vgl. Nr. 10, S. 90 d. Ztg.) und wird der Gesellschaft gestatten, sich wieder zu erheben und den Zeitpunkt zu erwarten, wo die Umstände der Regierung erlauben, den Eisenbahngesellschaften zu Hilfe zu kommen und wo der davon abhängende Wechselkurs nicht mehr eine drückende Last für die Gesellschaft sein wird. Das voraussichtliche Betriebsergebniss für 1897 würde nach Annahme des Vergleichs folgendes sein: Einnahmen der Eisenbahnen und Bergwerke 16000000 Pes., Betriebskosten 7500000 Pes., also Betriebsüberschuss 8500000 Pes. Davon erfordern die 271603 Andalusischen Schuldverschreibungen 1. Reihe 4074000, die 98793 Andalusischen Schuldverschreibungen 2. Reihe 1482000, die 162810 Sevilla-Xeres-Cadix Schuldverschreibungen 1628000, die 9744 Cordova-Malaga Schuldverschreibungen 139000, die Französische Steuer 75000, der voraussichtliche Wechselverlust für das in Frankreich bezahlte Material 200000, zusammen also 7598000 Pes. Es würde also ein Ueberschuss von 902000 Pes. verbleiben, der gemäss Art. 4 des Vergleichs nach Bestreitung des Zins- und Tilgungsbetrages der auszugebenden 5% bevorrechteten Schuldverschreibungen zur Einlösung der Zinsgutscheine (vales) dienen würde. Es würden also die Sevilla-Xeres-Cadix Schuldverschreibungen schon vom ersten Jahre ab ihre unverkürzte Zinszahlung in Franken erhalten und noch ein Rest für die andern Gutscheine verbleiben.

Eisenbahn Madrid-Santona.

In Bilbao hat sich mit einem Kapital von 16 Millionen Pesetas, von dem die Hälfte eingezahlt ist, die Eisenbahngesellschaft Madrid-Santona gebildet. Abgesehen von den 32000 gezeichneten Antheilscheinen erhält das Unternehmen Beihilfen von der Provinz und Gemeinde Burgos, sowie von der Gemeinde Santona, die sich auf 3125000 Pes. belaufen; hierzu kommt noch 1 Million von der Eisenbahngesellschaft Santander-Bilbao. Die geplante Bahn berührt in Aranda die Eisenbahn Valladolid-Ariza, in Burgos die Nordbahn, in Berceto die Kohlenbahn la Robla-Valmaseda, in Treto die Eisenbahn Santander-Bilbao, ferner die zwischen Madrid-Buitrago und Lerma-Burgos unternommenen Bauten. Der Verwaltungsrath der neuen Spanischen Eisenbahngesellschaft besteht aus: dem Baron F. de Marcar (Vorsitzender des Verwaltungsraths der Cockerill-Gesellschaft und der Somorrostrobahn); Ritter A. de Sauvage und Baron A. Woot (Bankiers in Lüttich); Warnant; Graf Autremurck und Barconier Vater und Sohn; Martin Esteban (Rath bei der Bank von Spanien); Joaquin Lopez Puigcerver (früherer Finanzminister); Herzog von Bailen; Marquis von Torrelaguna und E. Nieto.

Personalnachrichten.

Don Raphaël Cellalvo, Direktor der Fachzeitschrift „Los Transportes Ferreos" in Barcelona ist zum Leiter des Verkehrsdienstes der Südspanischen Eisenbahn ernannt worden und nimmt demzufolge seinen Wohnsitz im Almeria. Die genannte Zeitschrift stellt deshalb ihr Erscheinen ein.

Aus Asien

Japan.

Zum Bau von Eisenbahnen auf Formosa hat sich in Japan mit einem Kapital von 15 Millionen Yen die Eisenbahngesellschaft der Insel Formosa gebildet, die bald eine Staatsunterstützung zu erhalten hofft. Das Netz soll vier Strecken umfassen: 1. eine der Westküste folgende Linie von Kelung nach Takao, 2. eine der Nordküste folgende Linie von Kelung nach Girau, 3. eine Linie von Takao nach Hienchung im Süden, und 4. eine der Ostküste folgende Linie von Hienchung nach Girau. Die Ausbesserungsarbeiten an der alten Chinesischen Linie Kelung-Taipe sind sehr vorgeschritten und sollen in einigen Monaten beendet sein.

Aus einem Bericht des Sekretärs der Englischen Gesandtschaft in Tokio sind folgende interessante Angaben über die Japanischen Eisenbahnen entnommen: Als man im Jahre 1870 mit dem Bahnbau begann, wurde zunächst eine bedeutende Anzahl ausländischer Ingenieure und Baumeister berufen, aber nach und nach setzte man an ihre Stelle Japaner, die sich in ihrer Schule und auch in gut eingerichteten Hochschulen gebildet hatten; diese Hochschulen, wahrhafte Pflanzstätten von Ingenieuren und Gewerbetreibenden, wurden eine der Hauptgrundlagen für die gewerbliche Entwickelung in Japan. Von den zu Anfang berufenen 200 ausländischen Ingenieuren blieben im Jahre 1882 kaum mehr als 21 und am Schlusse des letzten Jahres waren kaum noch 6 im Eisenbahnwesen beschäftigt; auch diese sind vielmehr berathende Ingenieure als selbst Leiter der Betriebsarbeiten der Linie, die jetzt ausschliesslich Japanern übertragen werden, so dass die erforderlichen Geldmittel ohne die Mitwirkung der Ausländer aufgebracht werden.

Die erste Privatbahn, Tokio-Aomori (726 km), reicht nur bis zum Jahre 1881 zurück, welches Jahr den Ausgangspunkt für den Eisenbahnbau in grossem Maassstabe bildet. Mehrere hundert Kilometer Eisenbahnen sind thatsächlich in dem Zeitraum 1881 bis 1890 gebaut worden und die Ausdehnung des Netzes erreichte am 1. März 1895 3388 km, von denen 2460 km privater Thätigkeit ihren Ursprung verdanken. Für die Staatsbahnen ist bereits eine Summe von 39500000 Yen (etwa 160 Mill. Mark) ausgegeben; die zweigeleisige Linie Tokio-Yokohama hat 400000 ℳ. für 1 km gekostet. Die später gebaute Linie Kobe-Otsu hat nur noch 356000 ℳ. gekostet und seitdem sind die Anlagekosten stetig herabgegangen, so dass die zuletzt gebauten Linien kaum noch 260000 ℳ. übersteigen. Man muss allerdings bemerken, dass die meisten Linien in Flachland hergestellt werden, dass das Arbeitslohn sehr gering ist und endlich, dass die Spurweite nur 1,06 m beträgt. Ueber diese Spurweite, die zu Anfang unter dem Einfluss der von den Engländern für Indien getroffenen Entscheidung zugelassen wurde, ist seitdem viel verhandelt worden, aber es erscheint schwierig, jetzt zur Breitspur zurückzukehren; denn die Umwandlung der jetzigen Linien würde nicht weniger als 100 Millionen Mark erfordern.

Auf schnellfahrende Züge scheinen die Japaner nicht denselben Werth zu legen wie die westeuropäischen Völker; denn es beträgt die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit in der Stunde für Personenzüge auf den Staatsbahnen 29,6 km, auf den Privatbahnen 28 km, für gemischte Züge 27,6 km und für Güterzüge 26,4 km. Bisher wurden die Lokomotiven und Wagen im Auslande und besonders in Gross-Britannien bestellt, aber sicher ist, dass sich die Japaner bemühen, sich dieser Abhängigkeit zu entziehen. In den Werkstätten von Kobe ist eine Lokomotive gebaut worden und hat seit dem Mai 1893 eine gute Leistung ergeben; ihre Baukosten haben 28500 ℳ. nicht überschritten, während die Englischen Lokomotiven einschliesslich aller Unkosten auf 36000 ℳ. zu stehen kommen. 8 neue Lokomotiven sind in denselben Werkstätten im Bau; man darf sich indessen nicht übermässig über die ausserordentlich geringen Arbeitslöhne, welche den Hauptvortheil des Japanischen Gewerbes bilden, beunruhigen. Diese niedrigen Löhne hängen von der elenden Lage der Arbeiter und ihren geringen Lebensansprüchen ab, aber die jüngsten kriegerischen Erfolge der Japaner sind geeignet, höhere Ansprüche entstehen zu lassen und demzufolge auf die Erhöhung der Löhne hinzuwirken. Diese Erhöhung macht sich bereits fühlbar, besonders für die Arbeiten, die eine gewisse Kenntniss verlangen; selbst die Kulis haben ihren Verdienst in 10 Jahren um 100% steigen sehen und niemand kann voraussehen, wo die Bewegung ihren Stillstand finden wird.

Der Personenverkehr vollzieht sich besonders in der III. Klasse, da die Anzahl der Reisenden I. und II. Klasse kaum 6% der Gesammtzahl übersteigt. Die Tarife sind übrigens bemerkenswerth niedrig; denn für die III. Klasse werden nur 1,2 ₰ für 1 km erhoben. Vom April 1893 bis dahin 1894 wurden auf den Staatsbahnen 14444327 Reisende befördert, davon 80731 in I., 739813 in II. und 13623783 in III. Klasse; auf den Privatbahnen verkehrten in gleichem Zeitraum 17965778 Personen. Der Güterverkehr ist weniger wichtig und liefert nur 20% der Einnahmen; das erklärt sich aus der Insellage des Landes und dem Wettbewerb, der durch die Schifffahrt bereitet wird. Die Japanischen Eisenbahnen sind gleichwohl einträgliche Unternehmen; denn es beträgt der gegenwärtige Preis für den Antheilschein der Japanischen Eisenbahn (200 ℳ. Nennwerth) 458 ℳ., der Ryomobahn (200 ℳ.) 378 ℳ., der Kobubahn (180 ℳ.) 592 ℳ., der Sanyobahn (120 ℳ.) 252 ℳ., der Kansaibahn (188 ℳ.) 304 ℳ., der Kuisiubahn (164 ℳ.) 280 ℳ., der Sangubahn (200 ℳ.) 364 ℳ., der Chikuobahn (200 ℳ.) 392 ℳ. und der Tuboeisenbahn (200 ℳ.) 532 ℳ. Alle diese Antheilscheine geben etwa 10% Gewinn. Die Gesammteinnahmen betrugen in dem schon genannten Jahre 34844460 ℳ., die Gesammtausgaben 12501688 ℳ. und demnach der Gesammtüberschuss 22342772 ℳ. Für die Haupt-Privatbahnen zeigt die folgende Uebersicht die Betriebsergebnisse, welche zugleich darthun, dass die Bewerthung der Antheilscheine im allgemeinen wohl gerechtfertigt erscheint:

Gesellschaft	Einnahmen ℳ.	Ausgaben ℳ.	Ueberschuss ℳ.
Nippon . .	16003144	5073100	10930044
Ryomo . .	906684	388876	517808
Sanyo . .	4467408	1739488	2727920
Osaka . . .	1249432	410768	838664
Kiusiu . .	3035988	963604	2072384
Tobu . . .	159048	100336	58612
Chikuo . .	2025928	751828	1274100

Die Ausdehnungsbewegung scheint ihren Endpunkt noch nicht erreicht zu haben; denn im letzten Jahre wurden noch an 26 Gesellschaften für 1 400 km vorläufige Konzessionen ertheilt. Fünf Gesellschaften erhielten endgültige Konzessionen für 410 km; ihr Kapital beträgt 42 400 000 ℳ. Die Entwürfe schiessen in diesem Jahre noch reichlicher auf, nämlich Legung des zweiten Geleises auf der Linie Tokio-Kobe, Osaka-Kobe usw., Bau eines Centralbahnhofs in Tokio und Vereinigung der Endbahnhöfe für die Linien Tokio-Yokohama und Tokio-Aomori, Vermehrung des Fahrparks usw. Alle Eisenbahnentwürfe werden durch einen besonderen Ausschuss geprüft, der von der Regierung ernannt ist und 22 Mitglieder umfasst, darunter Vertreter der Land- und Seemacht sowie 10 Parlamentsmitglieder. Der Ausschuss prüft nicht nur die aus der Privatthätigkeit hervorgegangenen Entwürfe, er gibt auch sein Gutachten über die Entwürfe der Regierung ab, bevor sie den Kammern unterbreitet werden. Während in den meisten Ländern eine Neigung zur Verstaatlichung obwaltet, macht sich in Japan eine Bewegung zu Gunsten der Ueberlassung der Staatsbahnen an Privatgesellschaften geltend; die Regierung scheint aber nicht geneigt, zu dieser Aufgabe die Hand zu bieten.

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands nebst zugehörigem Verzeichniss der Deutschen Eisenbahnen und ihrer Stationen, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. In 6 Blättern. Maassstab 1 : 1 000 000. Verlag von Max Pasch, Königlicher Hofbuchhändler, Berlin SW., Ritterstrasse 50. Preis 7,50 ℳ.

Diese von uns bereits vielfach anerkennend besprochene Karte (siehe insbesondere Jahrg. 1893 S. 472 d. Ztg.) ist soeben in neuer Auflage erschienen. Gegen das Vorjahr hat die Karte durch Aufnahme der neu eröffneten Linien und Stationen sowie der inzwischen durch Landesgesetz oder durch Konzessionen zum Ausbau genehmigten und der zur Herstellung aus Staatsmitteln in Aussicht genommenen Eisenbahnprojekte eine Erweiterung erfahren. Ferner ist der Uebergang einiger Privatbahnen in Staatsbesitz, die Umwandlung einiger Hauptbahnen und einer Kleinbahn in Nebenbahnen sowie einiger Nebenbahnen in Kleinbahnen durch entsprechend veränderte Farbe und Form zur Darstellung gebracht worden. Auch sind die vielen inzwischen eröffneten Kleinbahnen in die Karte aufgenommen worden. Beigegeben ist der Karte ein Verzeichniss der Deutschen Eisenbahnen und ein alphabetisches Verzeichniss deren Stationen mit Hinweis auf das Kartenquadrat, in welchem die betreffende Station liegt. Wir nehmen Veranlassung, das treffliche und preiswerthe Kartenwerk wiederholt unseren Lesern zur Anschaffung zu empfehlen.

Personalnachrichten.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: die Betriebsingenieure Viktor Fries von der Eisenbahnbausektion Ebern zum Oberbahnamt Bamberg, Johann Baptist Rosskopf von der Eisenbahnbausektion Cham zum Oberbahnamt München und Julius März vom Oberbahnamt Weiden zur Generaldirektion; ferner der Abtheilungsingenieur Hermann Riegel vom Oberbahnamt Rosenheim zur Generaldirektion.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Neuer Haltepunkt im Direktionsbezirk Breslau. Am 1. Juni d. J. wird der auf der Strecke Benau-Christianstadt zwischen Benau und Dubrau gelegene Haltepunkt Benau-Oberdorf für den Personenverkehr eröffnet. Auf demselben werden alle Züge genannter Strecke nach Bedarf anhalten.

Gepäckabfertigung findet nicht statt.

Breslau, den 15. Mai 1897. (1141)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Die Benennung der auf unserer Linie St. Peter-Fiume gelegenen Station Mattuglie-Abbazia wurde auf Abbazia-Mattuglie und jene der auf unserer Linie Marburg-Franzensfeste gelegenen Station Kühnsdorf auf Völkermarkt-Kühnsdorf abgeändert.

Wien, am 14. Mai 1897. (1142)

3. Güterverkehr.

Magdeburg - Halle - Bayerischer Verbands-Güterverkehr.

1. Während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdünger-Fabrikation vom 1. Mai 1897 finden die Bedingungen über die Anwendung des Ausnahmetarifs 4 (Düngekalktarif) und die auf Seite 394 des Tarifs vorgesehenen Bedingungen über die Gewährung des Ausnahmetarifs 4b (für Mergel zum Düngen) auf Sendungen in und nach dem Zollvereins-Inlande keine Anwendung.
2. Der im Verkehr mit der Station Osterwieck der Osterwieck - Wasserlebener Eisenbahn neben der wirklichen Entfernung in die Tarife bisher eingerechnete Zuschlag von 5 km ist mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab auf 2 km ermässigt.
3. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab hat die Station Salb-Bahnhof der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen die Bezeichnung „Salb-Plösberg“ und die Haltestelle Salb untere Stadt der Königlich Bayerischen Lokalbahn die Bezeichnung „Salb-Stadt“ erhalten. Der Name der Ladestelle „Salb obere Stadt“ der Königlich Bayerischen Lokalbahn bleibt unverändert.

Frachtbriefe zu Sendungen nach Salb müssen mit näherer Bahnhofsbezeichnung versehen sein.

Magdeburg, den 18. Mai 1897. (1143)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung und namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Oberschlesisch - Nordwestdeutsch - Mitteldeutsch - Hessischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. werden im vorbezeichneten Verkehre Frachtsätze nach den Stationen Costebrau-Friedrichsthal und Römerkeller der Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn zur Einführung gebracht.

Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahme-Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 16. Mai 1897. (1144)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn - Verkehr. Vom 1. Juni d. J. ab wird der für die Strecken der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn im Verkehre mit der Station Osterwieck in die Entfernungen des Gütertarifs (Heft 2) für den vorbezeichneten Verkehr bislang eingerechnete Zuschlag von 5 km auf 2 km herabgesetzt.

Münster, den 18. Mai 1897. (1145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Frankfurt a/M. etc. - Bayerische Gütertarif vom 1. Januar 1891. Für die Beförderung von Ruhrkohlen, Koks und Brikets ab Gustavsburg nach Aschaffenburg loco und nach Stationen der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen tritt mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. ein Ausnahmetarif in Kraft, dessen Frachtsätze Anwendung finden, wenn die Auflieferung eines jährlichen Mindestgewichtes von 200 000 t je ab 1. Juni an einen Empfänger in Bayern gewährleistet wird.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Verwaltungen und Abfertigungsstellen Aufschluss.

München, den 18. Mai 1897. (1146)
Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die Station Eversberg des Direktionsbezirks Cassel wird mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. als Versandstation in den Ausnahmetarif Nr. 11 (für Dachschiefer) der Staatsbahn - Wechseltarife der Gruppe VI mit den Gruppen I/II, III, IV, V, VII und VIII aufgenommen.

Cassel, den 15. Mai 1897. (1147)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die diesseitige Station Welschingen in den Saarkohlentarif Nr. 5, sowie in das Südwestdeutsche Tarifheft Nr. 7 einbezogen.

Karlsruhe, den 16. Mai 1897. (1148)
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Kohlenverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 3. April d. J. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die im Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze nach Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn mit dem heutigen Tage in Kraft treten.

Dortmund, den 20. Mai 1897. (1149)
Die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahngesellschaft.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif. Mit Wirksamkeit vom 10. Juni

d. J. wird die Station Günzburg in den Ausnahmetarif Nr. 30 (für Schilf usw.) des Heftes 2 zu Theil II vom 1. Oktober 1895 einbezogen.

München, im Mai 1897. (1150)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 17. Mai d. J. tritt der Nachtrag 1 zum Gütertarif der Gruppe VI (Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Frankfurt a. M. und Mainz nebst Cronberger und Kerkerbachbahn) vom 1. April 1897 in Kraft, enthaltend, ausser einigen Berichtigungen, Entfernungen und Frachtsätze für die am 17. Mai d. J. zur Eröffnung gelangenden Stationen Bechtheim, Dittelsheim-Hessloch, Hillesheim-Dorndürkheim, Monzernheim und Spay des Direktionsbezirks Mainz. Der in dem Nachtrage neu abgedruckte Ausnahmetarif 16 (Petroleum) enthält bezüglich der Sätze für Sendungen von 5 000 kg verschiedene Frachterhöhungen; dieselben treten jedoch erst mit dem 1. Juli d. J. in Kraft.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben, welche auch nähere Auskunft über denselben ertheilen.

Frankfurt a/M., den 15. Mai 1897. (1151)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Im **Hessisch-Württembergischen Gütertarif** vom 1. Oktober 1890 ist ein Ausnahmetarif für Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, in Kraft getreten.

Mainz, den 16. Mai 1897. (1152)
Königlich Preussische u. Grossherzoglich
Hessische Eisenbahndirektion.

Rechtsrheinisch-Hessischer Güterverkehr. (Gruppen VI/VII.) Mit Gültigkeit vom 17. d. Mts. werden die an der neu eröffneten Strecke Gau-Odernheim-Osthofen belegenen, für den Gesammtverkehr (mit Ausnahme von Sprengstoffen) eingerichteten Haltestellen Bechtheim, Dittelsheim-Hessloch, Hillesheim-Dorndürkheim und Monzernheim, ferner die an der Strecke Coblenz-Bingerbrück gelegene, dem Eil- und Frachtstückgüterverkehr dienende Haltestelle Spay in den Tarif aufgenommen.

Auch werden mit dem 20. d. Mts. die Abfertigungsbefugnisse der Station Ober-Widdersheim (an der Bahnstrecke Hungen-Nidda) auf Güter aller Art sowie Leichen und lebende Thiere ausgedehnt. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Näheres bei den Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 18. Mai 1897. (1153)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Nordwestdeutscher Seehafenverkehr. (Ausnahmetarif vom 1. Januar 1892.) Mit dem 25. d. Mts. werden die Stationen Bielstein und Wiehl des Direktionsbezirks Elberfeld in die für rohe Baumwolle usw. gültige Klasse 12 aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 18. Mai 1897. (1154)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Gütertarif.

1. Die Station Frankfurt a/M. (Hauptbhf.) ist auf Seite 52/53, 94/95, 190/191, 452/453, 582/583 des Theils III A und auf Seite 56/57, 98/99, 238/239, 370/371, 466/467 des Theis III B, Deutsch-Russischen Gütertarifs, mit je einem *) zu bezeichnen unter gleichzeitiger Aufnahme der nachstehenden Anmerkung je am Fusse dieser Seiten:
   „*) Die Station Frankfurt a/M. (H. L. B.) der vormaligen Hessischen Ludwigsbahn bleibt vorläufig als Theil von Frankfurt a/M. (Hauptbhf.) bestehen und es findet bis auf weiteres Abfertigung der Sendungen auf diesem Bahnhof in bisheriger Weise statt. Auch ist Bahnhofsvorschrift ‚Frankfurt a/M. H. L. B.' wie bisher zulässig."
2. Vom 4./16. Juni d. J. ab wird die Station Gevelsberg (Nord) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld mit den für Gevelsberg-Haufe gültigen Entfernungen und Frachtsätzen in den Theil III A des Deutsch-Russischen Gütertarifs aufgenommen. Der Tarif ist auf Seite 12, 54/55, 96/97, 192/193, 454/455 und 582/583 zu berichtigen.
3. Die Station Kolomna der Moskau-Kasaner Bahn hat den Namen „Golutwin" und die Station Ostaschkowo der Nikolai- (Nowotorschok-) Bahn den Namen „Nowotorschok" erhalten. Der Theil III A des Deutsch-Russischen Gütertarifs ist auf Seite 26, 28, 244/251, 260/267, 316/323, 332/339, 388/395, 404/411, 646/659, der III. Nachtrag auf Seite 8, 9, 10, 17, 18, bezw. ist der Theil III B desselb. Tarifs auf Seite 10, 178/185, 194/201, 278/285, 294/301, 504/519, der IV. Nachtrag auf Seite 10, 11, 18, 19, 31 und 35 zu berichtigen.

Bromberg, den 11. Mai 1897. (1155)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Delle transit, sowie Altmünsterol trans. andererseits. Aenderung der Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse usw. zwischen Hopfgarten und Wörgl einerseits und Südfranzösischen Stationen andererseits. Die in Nr. 1 dieses Blattes vom 2. Januar 1897 auf Seite I unter fortl. Nr. (19) verlautbarten Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff usw. von Hopfgarten, Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und von Wörgl, Station der K. K. priv. Südbahngesellschaft nach Altmünsterol transit sind mit Gültigkeit vom 1. Juli wie folgt abzuändern:

Von	Nach Altmünsterol transit			
	a	b	c	d
	Francs Gold für 1 000 kg			
Hopfgarten / Wörgl . .	17,35	16,75	16,65	18,25

Wien, am 17. Mai 1897. (1156)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch - Hessischer, Mitteldeutsch-Linksrheinischer, Mitteldeutsch-Rechtsrheinischer und Reichsbahn-Staatsbahn - Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. wird die Station Schafstädt des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt in die in den obenbezeichneten Verkehren bestehenden Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 17. Mai 1897. (1157)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Für den Deutsch-Schweizerischen Rundreiseverkehr tritt am 1. Juli d. J. ein neuer Tarif in Kraft, welcher gegenüber dem bisherigen Tarif vom 1. Juli 1893 Erhöhungen enthält. Nähere Auskunft ertheilen die am Verkehr betheiligten Verwaltungen.

Mainz, den 16. Mai 1897. (1158)
Königlich Preussische und Grossherzoglich
Hessische Eisenbahndirektion.

5. Generalversammlungen.

Die 27. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf Montag, den 21. Juni d. J., 12 Uhr Mittags, in das Dienstgebäude der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1896/97.
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz.
3. Neuwahl für drei ausscheidende Mitglieder des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 12. Mai 1897. (1159)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsraths
der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung von 3 Stück Lokomotiv-Drehscheiben von 16,076 m Nutzlänge soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 2,00 *M.* bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotiv-Drehscheiben" versehen zu dem auf Montag, den 31. Mai 1897, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, im Mai 1897. (1160)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Petroleum. Vom 1. Juli 1897 bis 30. Juni 1898 sind im ganzen 1 280 000 kg Amerikanisches Petroleum und zwar:

1 200 000 kg von Sorte A,
80 000 „ „ „ B

zur Beleuchtung zu liefern.

Die allgemeinen Lieferungsbedingungen sowie die Uebersicht der ungefähr monatlich zu liefernden Mengen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare sind von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ zu beziehen.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Petroleumlieferung" versehen, bis zum 3. Juni d. J., Nachm. 6 Uhr bei der Königlichen Generaldirektion einzureichen. Später eingehende Angebote werden nicht berücksichtigt.

Die Anbieter bleiben bis zum 20. Juni d. J. an ihre Gebote gebunden, haben dieselben aber, falls bis dahin eine Benachrichtigung nicht erfolgt, als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 15. Mai 1897. (1161)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Bekanntmachung.

Bei unseren Kleinbahnen von 75 cm Spurweite ist die Stelle eines **Stationsvorstehers** auf dem Umlade- und Anschluss-Bahnhof in Burg b/M. zum 1. August 1897 zu besetzen.

Das Einkommen beträgt:

Gehalt 1 400 ℳ, Wohnungsgeldzuschuss 100 ℳ, Funktions-Zulage 100 ℳ, Kleidergelder 60 ℳ, letztere zur Kleiderkasse fliessend.

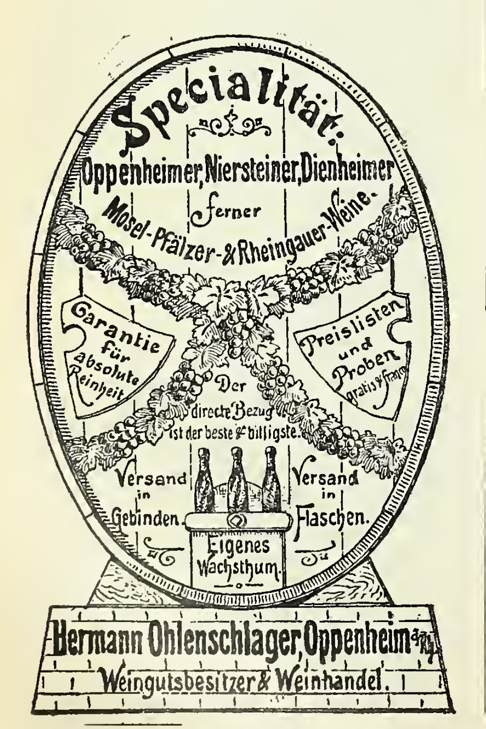
Die Anstellung erfolgt zunächst auf 1 Probejahr mit 14 tägiger Kündigung, alsdann bei zufriedenstellender Leistung auf Grund des Reglements als Beamter mit Anspruch auf Ruhegehalt nach 10-jähriger Dienstzeit oder früher bei eintretender Invalidität in Folge von Dienstbeschädigung. Der Angestellte wird der Wittwen- und Waisen-Versorgungsanstalt der Provinz Sachsen angeschlossen.

Als Kaution sind 500 ℳ. zu hinterlegen. Bewerber, welche mit dem Stations-, Expeditions- und Verkehrsdienst, sowie mit dem Kassenwesen und den Einrichtungen von Kleinbahnen durchaus vertraut sind, wollen ihre dienstlichen und polizeilichen Zeugnisse nebst ärztlicher Gesundheitsbescheinigung uns bis zum 15. Juni d. J. einreichen.

Burg, den 10. Mai 1897.

Namens des Kreisausschusses:
Der Vorsitzende.
v. Pieschel.

Bur. u. Betr. Beamt. milfr. kautfg. Referenz. u. Zeugn. v. Kgl. Behörd. u. Gesellsch. s. Stellg.
Otto, Magdeburg, Neueweg 16. I.



Sigmaringen (Hohenzollern).

Eisenbahn-Waggons-Verkauf.

Die Fürstlich Hohenzollern'sche Hofökonomieverwaltung in Sigmaringen verkauft zwei für S. K. H. den Fürsten von Hohenzollern im Jahre 1871 durch Gebrüder Gastell in Mainz erbaute und in den Jahren 1889 und 1895 durch die Grossh. Badische Eisenbahnhauptwerkstätte in Carlsruhe mit neuen Einrichtungen versehene Eisenbahnwagen und zwar einen Salon- und einen Gepäck-Wagen, welche nun entbehrlich geworden sind. — Der Salon-Wagen hat eine Totallänge von 8,50 mtr. Von der sehr bequemen Einsteighalle gelangt man in ein mit Mahagoni-Holz ganz getäfertes Rauchzimmer und von diesem in den Salon, welcher 3,40 m lang ist und geblümte Seidentapete hat. Vom Salon führt eine Thüre in das Toiletten-Cabinet, welches einerseits einen Toilette-Tisch und andererseits ein Closet enthält. Nun folgt noch ein Cabinet von 1,75 m Länge, welches als Schlafcabinet oder als Dienerschaftscoupée benützt werden kann. Die Räume sind mit bequemen und eleganten Möbeln und Vorhängen versehen und für Gasbeleuchtung eingerichtet. Der Gepäckwagen zerfällt in ein Dienerschaftscoupée von 1,90 m Länge und einen Gepäckraum von 3,65 m Länge und sind diese Räume durch eine Thüre miteinander verbunden. Die Wagen befinden sich im besten Stande.

Kaufsliebhaber können dieselben jederzeit in Sigmaringen ansehen; wir sind übrigens auch gern bereit, Zeichnung vom Salon-Wagen denselben auf Verlangen zuzustellen.

Offerte wollen gerichtet werden an
die Fürstliche Hofökonomieverwaltung.

Sigmaringen, 14. Mai 1897.

Büsscher & Hoffmann

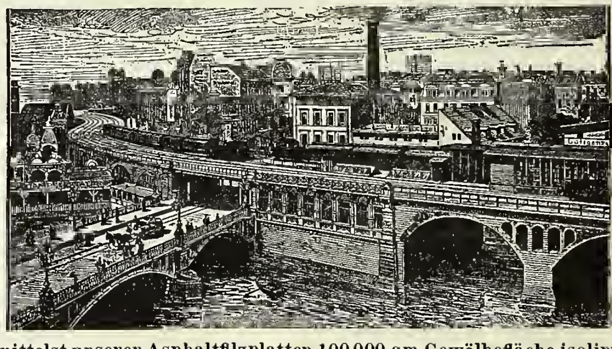
(m. b. H.)

Bhf. Eberswalde, Halle a/S., Strassburg i/E., Mainz, Mariaschein i/B.
Filialen: Breslau, Königsberg i/Pr., Nürnberg.

Einf. und Doppel-Pappdächer, verbesserte Holzcementdächer.



Auf dem Berliner Stadt-Eisenbahn-Viaduct



mittelst unserer Asphaltfilzplatten 100 000 qm Gewölbefläche isolirt.

Abdeckung der Gewölbe von Festungen, Brücken, Kellereien u. s. w.

Kies-Schutzleiste für Holzcementdächer D. R.-P. 85 901.
Keine Löthung mehr erforderlich. Jeder Theil frei beweglich und leicht auszuwechseln.

Vertretung von

Haarmann's D. R.-P. 63 437

Asphaltputz,

auf senkrechten u. hängenden Flächen von Stein, Eisen, Holz etc. für Mauern, Pissoirs, Bassins fest und fugenlos anzubringen.

Haussen's D. R.-P. 75 684 / 87 015

Falzziegel-Unterdachung

mittelst Dachpapplage.

Kein Eindringen von Schnee, Staub, Russ, Kein Schwitzwasser; dagegen Sturmsicherheit und Wärme-Isolirung.

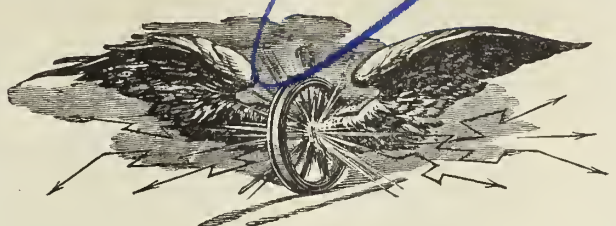
Dieser Nummer liegt ein Prospekt des Asphaltwerks und chemischen Theerprodukten-Fabrik von Hoppe & Roehming in Halle a/S., bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 363 —

Nr. 41. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 26. Mai 1897.

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Dampfheizung auf den Preussischen Staatseisenbahnen.

Es gibt kaum eine Einrichtung der Eisenbahnen, über welche so lebhaft geklagt zu werden pflegt, wie die Heizung der Personenwagen, und doch zeigt gerade die Heizungsfrage, wie wenig die vor der Verstaatlichung gehegte Befürchtung begründet war, es möchte durch diese der technische Fortschritt im Eisenbahnwesen gehemmt werden.

In einem überaus klaren, durch zahlreiche Zeichnungen erläuterten Vortrage*) gab in der letzten ordentlichen Versammlung des Vereins Deutscher Maschineningenieure der Geheime Ober-Baurath Wichert einen vollen Ueberblick über den derzeitigen Stand und die nächste Zukunft dieser Frage, der um so interessanter war, als der Vortragende vermöge seiner Stellung im Eisenbahnministerium wiederholt selbstschöpferisch in die Gestaltung dieser Dinge eingegriffen hat.

Als die Preussischen Staatsbahnen im Jahre 1887 den Entschluss fassten, eine einheitliche Heizung einzuführen, fiel die Wahl auf die Dampfheizung. Diese ist inzwischen unter Aufwendung mehrerer Millionen für die Züge der Hauptbahnen durchgeführt worden; die Schlafwagen mit besonderen Wärtern haben Warmwasserheizung; die Personenwagen der Nebenbahnen dagegen die alte Ofen-, Luft- oder Brikettheizung. Die Form, in der die Dampfheizung zuerst eingeführt wurde, war die der sogen. Hochdruck-Dampfheizung, bei welcher Dampf von mehreren Atmosphären Spannung durch eine unter dem ganzen Zuge entlang laufende Leitung getrieben wird, die von der Mitte jeden Wagens nach dessen Ende Gefälle hat, und an welche die Abzweigungen nach den Heizkörpern — cylinderförmige Röhren von 150 mm Durchmesser und verschiedener Länge — im Wageninnern angeschlossen sind. Alles Wasser, was sich durch Niederschlagen des Dampfes in diesen Heizkörpern und in der Leitung unter den Wagen bildet, fliesst in dieser Leitung den Schlauchkuppelungen zwischen den einzelnen Wagen zu und muss, soweit es nicht durch kleine Ventilchen am tiefsten Punkte der Kuppelungen einen Ausweg findet, vom Dampf durch alle diese Kuppelungsthäler hindurch zum offenen Ende der Leitung am Schluss des Zuges hinausgetrieben werden. Auf diesem langen Wege tritt, wenn der Wagenwärter, der jedem Personenzuge beigegeben ist, nicht aufpasst, sehr leicht Einfrieren ein und dann ade Heizung für den dahinter liegenden Zugtheil!

Diese Art der Dampfführung bedingt eine ziemlich hohe Spannung — 2 bis 3 Atm. — an der Eintrittsstelle in die Heizleitung, und dieser folgt wieder eine starke Erwärmung des dieser Eintrittsstelle zunächst gelegenen Zugtheiles. Zum Zugschluss hin nimmt die Spannung und Temperatur des Dampfes, somit auch die Temperatur der Heizkörper und die Erwärmung der Wagen ab.

Ein weiterer Geburtsfehler der Einrichtung war, dass man die Heizung nur auf „Kalt“ oder „Warm“ stellen konnte, was unter normalen Verhältnissen einem Unterschied von 24 ° C. gleich kam. Das ist inzwischen dadurch gebessert, dass man entweder die Hälfte der Heizkörper jedes Abtheils oder die ganze Heizfläche abstellen kann, so dass man „Kalt“, „Halbwarm“ und „Warm“ mit je 12 ° C. Unterschied hat.

Bei den ersten vierachsigen Durchgangswagen für die D-Züge wurde auf Vorschlag des inzwischen verstorbenen Geheimen Baurath Büte in Magdeburg eine sogen. Niederdruckheizung angewendet, bei welcher der Dampf zwar aus der Hauptleitung in die Heizschlange an dem einen Ende eingeführt wird, wie bei der Hochdruckheizung, aber am anderen Ende der Schlange einen immer offenen Ausweg findet und hierhin also auch sein Wasser entlässt, so dass sich in der Hauptleitung unter den Wagen nur die wenigen Tropfen ansammeln,

*) Der Vortrag erscheint demnächst im Wortlaut in „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen“.

die in dieser Leitung selbst niederschlagen. Da diese bequem an den Kuppelungsventilchen abfliessen können, so ist die Gefahr des Einfrierens bei dieser Niederdruckheizung fast vollständig vermieden. Mögen die Niederdruckschlangen zur Dampfquelle, also zur Lokomotive oder zum Heizkesselwagen liegen, wie sie wollen, also vorn oder hinten im Zuge, sie können höchstens so stark geheizt werden, dass sie am offenen Ende noch die Temperatur des dort ausströmenden ungespannten Dampfes haben. Das gewährleistet eine vollkommen gleichmässige Erwärmung der Heizschlangen und also auch der Wagen für die ganze Länge des Zuges.

Von vornherein ist nun bei diesen D-Zügen die Regelung der Heizung dem Reisenden entzogen und dem Schaffner übertragen worden, der dies durch Stellventile im Wageninnern bewirkt. Da aber die einzelne Heizschlange bei der Niederdruckheizung nicht mehr erwärmt werden kann, als bis sie in der ganzen Länge die Temperatur des ungespannten abziehenden Dampfes (100 ° C.) hat, so ist von vornherein so viel Heizfläche vorzusehen, dass diese bei Erwärmung auf 100 ° C. für die strengste Kälte ausreicht. Die Wärmeabstufung erfolgte nun in der ersten Zeit so, dass ein Theil dieser Heizfläche von der Erwärmung ausgeschlossen wurde, was durch Anordnung mehrerer Regelventile an verschiedenen Stellen des Wagens erreichbar war. Mit diesen wussten die Schaffner nicht recht Bescheid und es wurden deshalb lebhafte Klagen laut. Seit 1894 hat man auf des Vortragenden Vorschlag 2 Heizrohre mit verschieden grosser Heizfläche angewendet, so zwar, dass das eine $^1/_3$, das andere $^2/_3$ der ganzen erforderlichen Heizfläche hat. Je nachdem dann das kleine oder das grosse, oder beide Heizrohre angestellt werden, erreicht man $^1/_3$ oder $^2/_3$ oder $^3/_3$ der höchst erzielbaren Erwärmung, oder, da diese auf 24 ° C. Temperaturunterschied bemessen ist, eine Abstufung der Erwärmung von 8 zu 8 ° C. Dabei hat der Schaffner nur nebeneinander liegende Stellventile zu bedienen und zu beachten, dass keine Ueberheizung eintritt. Für den Seitengang der Durchgangswagen ist ein besonderes Heizrohr angeordnet, das nach Erfordern angestellt wird. Der gebrauchte Dampf geht durch ein Rohr zum Wagendach hinaus, das Wasser wird so abgeführt, dass eine Vereisung des Wagenuntergestells vermieden wird. Mit dieser Einrichtung vermag der Schaffner, wenn er aufpasst, allen berechtigten Forderungen zu entsprechen. In der That sind im letzten Winter die früheren Klagen über diese Wagen fast ganz verstummt. Bei Durchgangswagen besonderer Bauart kann man die Wärmeabstufung noch weiter führen, indem man die für jeden Abtheil im Höchstfalle nöthige Heizfläche so auf 3 Heizschlangen vertheilt, dass als gelindeste Erwärmung $^1/_4$ der Heizfläche wirkt, wodurch etwa 6 ° C. Unterschied gegen die Aussentemperatur erreicht werden kann. Dabei ist eine dünne Heizschlange (1) geheizt, die immer mit der Hauptleitung verbunden ist, also alsbald und ohne Zuthun des Schaffners wirkt, wenn die Dampfheizung überhaupt angelassen wird. Reichen diese 6 ° Unterschied nicht mehr aus, so kann der Schaffner eine zweite, ebenso grosse Heizschlange (2) anstellen; dadurch steigt der Unterschied gegen die Aussenluft auf 12 °. Reicht auch das nicht mehr aus, so kann diese Heizschlange (2) ab- und die doppelt so grosse Heizschlange (3) vom Wärter angestellt werden, dann gibts $6 + 12 = 18$ ° mehr gegen draussen, und bei ärgster Kälte endlich kann ausserdem auch Heizschlange (2) wieder eingeschaltet werden, dann steigt der Temperaturunterschied auf $6 + 6 + 12 = 24$ ° C. Hiernach ist die Heizungsanlage im Ministerialdienstwagen hergestellt worden, welche sich sehr gut bewährt hat. Statt der 2 Niederschraubventile ist hier nur ein Stellhebel im Wageninnern angeordnet; das Rohr im Seitengang des Wagens ist dauernd an das Hauptheizrohr angeschlossen und erwärmt den Seitengang mässig. Nachdem die 1894 eingeführte Niederdruckheizung in den Personenwagen der D-Züge sich seit 3 Jahren bewährt hat, wird dieselbe nunmehr auch für die gewöhnlichen zwei- und dreiachsigen Personenwagen I. bis IV. Klasse mit Durchgang allgemein angewendet.

Vor einiger Zeit sind nun Versuche gemacht worden, die bessere Regulirungsfähigkeit auch auf die Hochdruckdampfheizung in den Abtheilwagen zu übertragen.

Von den verschiedenen Möglichkeiten das zu erreichen, ist nach dem Ausfall der Versuche jene Einrichtung in Aussicht genommen, welche der beschriebenen des Ministerialdienstwagens entspricht. Danach sollen in jedem Abtheil 3 Heizkörper von der Grösse $^1/_4$ bezw. $^1/_4$ bezw. $^1/_2$ der ganzen Heizfläche angebracht werden. Einer der kleinen Heizkörper ist dauernd an die Dampfleitung angeschlossen, die beiden anderen sind durch einen eigenartigen Drehschieber verbunden, welcher es ermöglicht, den kleinen oder den grossen oder beide Heizkörper unter Dampf zu stellen oder abzusperren. Der Stellhebel zu dessen Bewegung ist im Abtheil angebracht und hat 4 Ruhestellungen, die entsprechend bezeichnet sind. Wie oben bereits nachgewiesen, kann damit eine Wärmeregelung von 6 ° zu 6 ° C. erfolgen, so dass der Wärmestand im Abtheil etwa zwischen 11 und 17 ° C. nach Belieben geregelt werden kann. Diese Anordnung zeigt gegenüber der alten, namentlich wenn die Heizkörper thunlichst lang gemacht werden, noch den Vorzug, dass die Heizfläche auf einen grösseren Bodenraum vertheilt ist, so dass der Wärmestrom unter beiden Sitzreihen aufsteigt und den Reisenden weniger lästig fällt.

Die Vorzüge der Niederdruckheizung sind so gross, dass der Wunsch nahe liegt und gerechtfertigt erscheint, sie auch auf die gewöhnlichen Abtheilwagen mit Seitenthüren zu übertragen, wobei wegen der letzteren keine Heizschlangen, sondern Heizkörper wie bei der Hochdruckheizung anzuwenden sein würden. Auch dahinzielende Versuche sind bereits angestellt worden, bei welchen davon ausgegangen wurde, die Regulirung für alle Abtheile des Wagens von einer Stelle aus — aussen am Wagenkasten — durch den Schaffner bewirken zu lassen. Die Ausführung ist verschieden, je nachdem man Dampfzuführung und Wasserabführung in einem Rohr vereinigt oder in getrennten Rohren bewirkt.

Im ersteren Falle gestaltet sich die Einrichtung wie folgt: Die Heizkörper sind ebenso wie bei der viertheiligen Hochdruckheizung angeordnet und zu 3 Systemen vereinigt. Die kleinen allein unter einem Sitz liegenden Heizkörper sind fest an das Dampfleitungsrohr angeschlossen; die anderen kleinen Heizkörper sind unter sich durch ein Rohr, welches von dem Dampfleitungsrohr abzweigt und durch ein Ventil geschlossen werden kann, verbunden, ebenso die grossen Heizkörper. Unterhalb des letzten Heizkörpers eines jeden der beiden abstellbaren Systeme ist im Dampfzubringerrohr die Abwässerung angebracht, die für das letztere sowohl wie für alle Heizkörper des Systems dient. Das Abdampfrohr steigt aus dem letzten Heizkörper auf; die übrigen Heizkörper haben besondere Entlüftungsrohre, weil der niedrig gespannte Dampf nicht imstande ist, wie bei der Hochdruckheizung die Luft in Wirbeln mit dem Niederschlagwasser durch das Dampfzuführungsrohr zu entfernen.

Bei getrennter Dampf- und Wasserführung tritt der Dampf an den höchsten Stellen in die Heizkörper ein und treibt Luft und Wasser zur tiefsten Stelle vor sich her, an die das Wasserrohr angeschlossen ist.

Beiden Einrichtungen ist hiernach der Vortheil gemeinsam, dass der Dampf sich alsbald im ganzen Zubringerrohr vertheilt und von diesem aus gleichzeitig und gleichmässig zu allen Abtheilen aufsteigt. Selbst wenn also zu wenig Dampf zugelassen wird, gelangt dieser nicht etwa mit dem Löwenantheil und zum Nachtheil der übrigen Abtheile in den zuerst erreichten, sondern er vertheilt sich gleichmässig auf alle, die nun nur etwas weniger warm werden, während im ähnlichen Fall bei Durchgangswagen mit Heizschlange deren hinteres Ende und somit die hiervon bedienten Theile des Wagens ganz kalt bleiben.

Die Versuche sind noch nicht abgeschlossen, doch zeigen sie einwandfrei, dass auf der erörterten Grundlage eine vorzügliche Niederdruckheizung für die Abtheilwagen möglich ist. Wie wir sahen, ist dabei davon ausgegangen, dass die Regelung von einer Stelle aussen am Wagen erfolgt; wollte man wie bisher die Regelung von jedem Abtheil aus durch die Reisenden vornehmen lassen, so würde das die Einrichtung bis zur Unmöglichkeit vertheuern und kompliziren. Die Durchführbarkeit wird deshalb in erster Reihe von der Entschliessung abhängen, jeden Wagen wie in den Durchgangszügen nur mit einer einzigen vom Wagenwärter zu bedienenden Regelungsvorrichtung zu versehen.

Noch ist eine solche Entscheidung nicht getroffen. Der Vortragende befürwortet dieselbe und wir können uns dieser Ansicht nur anschliessen.

Eine wirklich regelbare, vom kundigen Wagenwärter sorgfältig bediente Heizeinrichtung ist entschieden dem jetzigen Zustande vorzuziehen, wo dem Reisenden zwar eine Regelvorrichtung in die Hand gegeben, aber die ganze Einrichtung so getroffen ist, dass selbst bei sorgfältiger Bedienung nur innerhalb grosser Wärmeunterschiede gewählt werden kann. Ueber das Wärmebedürfniss im Einzelfalle sind aber die Insassen eines Abtheils der Regel nach ebenso wenig einig, wie über das Oeffnen der Fenster. Und dann ist es zweifellos ein Mangel der Regelung durch den Reisenden, dass ein bepelzter heissblütiger Passagier die Heizung abstellen und das Fenster öffnen kann, so dass bei der weiteren Fahrt vielleicht, nachdem er ausgestiegen, der Abtheil vollkommen durchkältet wird. Der nächste Passagier wird lange fahren müssen, ehe er nach Schluss des Fensters und Einstellung der Heizung auf „Warm“ wieder eine angemessene Temperatur im Wagen erlebt. Mit Unrecht werden solche Fälle jetzt der Heizung und der Eisenbahnverwaltung in die Schuhe geschoben!

Die Eisenbahnen der Erde.[1])

Das im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Archiv für Eisenbahnwesen“ Jahrgang 1897 Heft 3 bringt, wie alljährlich, eine zum grössten Theil amtlichen Quellen entnommene Uebersicht der Gesammtlänge der im Betriebe stehenden Eisenbahnen der Erde und ihr Verhältniss zum Flächeninhalt und zur Volkszahl der einzelnen Länder unter Hinweis auf die Entwickelung des Bahnnetzes, und zwar für das Jahr 1895 und die vorausgehenden Jahre 1891 bis 1894.

Hiernach hat das Eisenbahnnetz der Erde in dem Jahrfünft von Ende 1891 bis Ende 1895 im ganzen einen Zuwachs von 62 465 km oder 9,8 % erhalten und somit zu letzterem Zeitpunkte eine Ausdehnung von 698 356 km erlangt.

An dieser Länge sind betheiligt: Amerika mit 369 686 km, Europa mit 249 899 km, Asien mit 43 279 km, Australien mit 22 349 km, Afrika mit 13 143 km.

Das Eisenbahnnetz Europas hat sich in dem Jahrfünft nur um 22 104 km oder 9,2 % erweitert. Das grösste Eisenbahnnetz ist das Deutschlands mit 46 413 km und einem Zuwachs von 2 989 km oder 6,8 %. Den bedeutendsten Zuwachs weist Russland mit 6 675 km oder 21,4 % auf. In Frankreich ist das Eisenbahnnetz um 2 476 km oder 6,5 %, in Oesterreich-Ungarn um 1 980 km oder 7 %, in Spanien um 1 892 km oder 18,3 %, in Italien um 1 805 km oder 13,7 % und in Schweden um 1 476 km oder 17,7 % gewachsen.

In den übrigen Erdtheilen hat die Eisenbahnlänge, wie folgt, zugenommen:

in Amerika . . . um 27 356 km oder 7,9 %
„ Asien . . . . „ 7 838 „ „ 22,1 „
„ Afrika . . . „ 2 647 „ „ 26,2 „ und
„ Australien . . „ 2 520 „ „ 12,7 „

Die Spezialübersicht der Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Erde vom Schlusse des Jahres 1891 bis zum Schlusse des Jahres 1895 und das Verhältniss der Eisenbahnlänge zur Flächengrösse und Bevölkerungszahl der einzelnen Länder zeigt folgendes Bild:

Länder	Länge Ende 1895	Zuwachs von 1891—1895 im ganzen	Zuwachs von 1891—1895 in Prozent	Es trifft Ende 1895 Bahnlänge auf je 100 qkm	Es trifft Ende 1895 Bahnlänge auf je 10 000 Einw.
	Kilometer				
I. Europa.					
Deutschland:[2])					
Preussen	27 284	1 483	5,7	7,8	8,5
Bayern	6 120	461	8,1	8,0	10,5
Sachsen	2 685	186	7,4	17,9	7,0
Württemberg	1 597	65	4,2	8,1	7,7
Baden	1 803	220	13,8	11,9	10,4
Elsass-Lothringen	1 723	153	9,7	11,8	10,5
Uebrige Deutsche Staaten	5 201	421	8,8	9,9	9,6
Zusammen Deutschland	46 413	2 989	6,8	8,5	8,8
Oesterreich-Ungarn, einschliesslich Bosnien usw.	30 046	1 980	7,0	4,4	6,9
Grossbritannien und Irland	33 648	1 161	3,5	10,7	8,6
Frankreich[3])	40 199	2 476	6,5	7,5	10,4
Russland, einschliesslich Finnland	37 746	6 675	21,4	0,7	3,6
Italien	14 944	1 805	13,7	5,1	4,7
Belgien	5 545	238	4,5	18,8	8,7
Niederlande, einschliesslich Luxemburg	3 102	23	0,7	8,7	6,2
Schweiz	3 495	216	6,6	8,4	11,7
Spanien	12 147	1 892	18,3	2,4	6,9
Portugal	2 340	47	2,0	2,5	4,6
Dänemark	2 267	259	12,5	5,8	9,8
Norwegen	1 795	233	14,9	0,5	8,6
Schweden	9 755	1 476	17,7	2,1	19,8
Serbien	540	—	—	1,1	2,3
Rumänien	2 604	115	4,6	1,9	4,8
Griechenland	918	3	0,3	1,4	4,1
Europäische Türkei, Bulgarien, Rumelien	2 285	516	28,1	0,7	2,5
Malta, Jersey, Man	110	—	—	—	—
Zusammen Europa	249 899	22 104	9,2	2,5	6,6
II. Amerika.					
Vereinigte Staaten von Amerika	292 431	17 880	6,5	3,7	42,8
Britisch-Nordamerika	25 371	2 831	12,5	0,3	51,4
Neufundland	750	570	316,6	0,7	37,5
Mexiko	11 469	954	9,0	0,6	9,3
Mittelamerika	1 000	—	—	0,2	3,1
Vereinigte Staaten von Columbien	452	64	16,4	0,0	1,2
Cuba	1 731	—	—	1,5	10,6
Venezuela	1 020	220	27,5	0,1	4,4
Dominikanische Republik	115	—	—	0,2	2,3
Vereinigte Staaten von Brasilien	12 064	1 783	17,3	0,1	7,3
Argentinische Republik	14 312	1 959	15,7	0,5	31,5
Paraguay	253	—	—	0,1	5,2
Uruguay	1 800	205	12,8	1,0	21,9
Chile	3 166	66	2,1	0,4	9,3
Peru	1 667	—	—	0,1	5,6
Bolivia	1 000	600	150,0	0,1	4,1
Ecuador	300	—	—	0,1	2,0
Britisch-Guyana	35	—	—	—	1,3
Jamaika, Barbados, Trinidad, Martinique, Portorico u. a.	750	224	42,1	—	—
Zusammen Amerika	369 686	27 356	7,9	—	—
III. Asien.					
Britisch-Indien[4])	31 226	3 513	12,6	0,6	1,0
Ceylon	478	170	56,6	0,7	1,5
Kleinasien	1 770	792	80,9	0,1	1,1
Russisches Transkaspisches Gebiet	1 433	—	—	0,3	20,5
Sibirien	1 753	1 753	—	—	3,6
Persien	54	—	—	—	—
Niederländisch-Indien	2 076	535	35,6	0,3	0,7
Japan	3 600	827	29,5	0,8	0,8
Portugiesisch-Indien	82	—	—	2,2	1,4
Malayische Staaten	140	—	—	0,2	2,0
China	200	—	—	—	—
Siam	144	144	—	—	—
Cochinchina, Pondichéry, Malakka, Tonkin u. a.	323	104	47,7	—	—
Zusammen Asien	43 279	7 838	22,1	—	—
IV. Afrika.					
Aegypten	2 027	480	31,0	0,2	3,0
Algier und Tunis	3 301	152	4,8	0,3	5,8
Kapkolonie	3 928	602	18,1	0,7	22,9
Natal	646	96	17,4	1,5	11,9
Südafrikanische Republik	991	790	393,0	0,3	11,9
Oranje-Freistaat	1 000	241	31,7	0,8	48,1
Mauritius, Réunion, Senegalgebiet, Angola, Mozambique, Kongo u. a.	1 250	286	29,6	—	—
Zusammen Afrika	13 143	2 647	25,2	—	—
V. Australien.					
Neuseeland	3 528	296	9,1	1,3	51,8
Victoria	5 020	519	11,5	2,2	42,9
Neu-Süd-Wales	4 208	567	15,5	0,5	33,6
Süd-Australien	3 038	110	3,7	0,1	86,0
Queensland	3 828	122	3,2	0,2	86,0
Tasmanien	763	80	11,7	1,1	48,3
West-Australien	1 850	802	76,5	0,1	225,6
Hawaii	114	24	26,7	0,7	11,4
Zusammen Australien	22 349	2 520	12,7	0,2	52,5
Wiederholung.					
Europa	249 899	22 104	9,2	2,5	6,6
Amerika	369 686	27 356	7,9	—	—
Asien	43 279	7 838	22,1	—	—
Afrika	13 143	2 647	25,2	—	—
Australien	22 349	2 520	12,7	0,2	52,5
Zusammen auf der Erde	698 356	62 465	9,8	—	—

[1]) Für die Umrechnung der Längenangaben sind 1 Englische Meile = 1,609 km und 1 Werst = 1,067 km angenommen.

[2]) Die Angaben für Deutschland beziehen sich auf die Eigenthumslängen (mit Schmalspurbahnen) für die einzelnen Betriebsjahre.

[3]) Ohne Industriebahnen.

[4]) Ohne Portugiesisch-Indien und Pondichéry (95 km).

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 13. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergebene 18,781 km lange Strecke Bakócza-Felsö-Mindszent-Komló der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Das **Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die Preise der Vereins-Fahrscheine,** gültig vom 1. Juni d. J. ab, sowie der I. Nachtrag zu demselben, gültig vom 15. Juni d. J. ab, ist an die am Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Verwaltungen zur Vertheilung gelangt.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im Jahre 1896 ausgegebene Verzeichniss nebst Nachträgen aufgehoben.

Arithmetisches Fahrschein-Verzeichniss. Zu dem arithmetischen Fahrschein-Verzeichniss ist der I. Nachtrag — gültig vom 15. Juni d. J. ab — erschienen und zur Vertheilung gebracht worden.

Aenderung von Stationsnamen. K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Die Benennung der an der Linie St. Peter-Fiume gelegenen Station Mattuglie-Abbazia wurde auf Abbazia-Mattuglie und jene der an der Linie Marburg-Franzensfeste gelegenen Station Kühnsdorf auf Völkermarkt-Kühnsdorf abgeändert.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2086 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Vereins-Güteproben-Statistik des Berichtsjahrs 1895/96 (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 2135 vom 17. d. Mts. an die am Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise mit Angabe des Unterschiedes gegen die Preise der Vereins-Fahrscheine (abgesandt am 21. d. Mts.).

Nr. 2180 vom 20. d. Mts. an sämmtliche am Fahrgelderstattungs-Uebereinkommen betheiligten Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Verzeichniss der einfachen (normalen) Fahrpreise usw. (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 2182 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend den I. Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrschein-Verzeichnisse (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes usw.

Das Abgeordnetenhaus beschäftigte sich in seiner Sitzung vom 22. d. Mts. mit der zweiten Lesung des Gesetzentwurfs, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern (vergl. Nr. 35 S. 307 d. Ztg.).

Die in der Vorlage geforderten 19 Sekundärbahnlinien sowie die zur Förderung des Baues von Kleinbahnen geforderten 8 Millionen Mark wurden ohne Debatte bewilligt.

Der von dem Abg. Gamp eingebrachte Antrag, in der Bestimmung des § 1, „dass der für die Bahnlinien erforderliche Grund und Boden der Regierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei zu überweisen ist“ hinter dem Wort „unterworfen“ hinzuzufügen: „und bei der landespolizeilichen Abnahme für nothwendig erklärt“ und der danach veränderte § 1 und der Rest der Vorlage wurden ebenfalls angenommen.

Nachtrag zum Preussischen Staatshaushaltsetat für 1897/98.

Dem Abgeordnetenhause ist der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Feststellung eines Nachtrages zum Staatshaushaltsetat für 1897/98 in Höhe von 1 000 000 *M.* zugegangen. Derselbe enthält erste Raten für einige der grösseren Bahnhofsbauten, welche bei der Berathung des Schuldentilgungsgesetzes Gegenstand der Erörterung waren und über deren Dringlichkeit Uebereinstimmung herrschte.

Es werden als erste Raten verlangt: 500 000 *M.* zur Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Aachen, 400 000 *M.* zur Erweiterung des Bahnhofes in Dortmund und 100 000 *M.* zur Erweiterung des Bahnhofes Bochum. Der Ausgabensumme von 1 000 000 *M.* steht infolge von voraussichtlich nicht voll zu brauchenden, bereits bewilligten Ausgaben zu anderen Zwecken eine Ersparniss von 775 440 *M.* gegenüber, so dass 224 560 *M.* zu decken bleiben, welche als Abgang unter den dauernden Ausgaben bei dem Fonds, betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung, eingestellt sind.

Landes-Eisenbahnrath.

Der ständige Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths ist für den 3. Juni d. J. einberufen. Auf der Tagesordnung stehen Vorlagen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, u. a. eine solche auf Herabsetzung der Eisenbahnfracht für rohe Häute und Felle.

Betriebsergebnisse und Bahneröffnungen im Monat April d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. Pr. St.-A.“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat April d. J. ergibt für 64 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40 496,04 km, folgendes: Im Monat April d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 34 969 482 *M.* oder 2 668 734 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 884 *M.* oder 6,63 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 74 456 592 *M.* oder 3 185 604 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 849 *M.* oder 2,78 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende April d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 29 501 751 *M.* oder 2 202 427 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 877 *M.* oder 6,30 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 64 238 881 *M.* oder 2 602 380 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 874 *M.* oder 2,35 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 16 790 525 *M.* oder 1 054 910 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 847 *M.* oder 5,76 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 41 042 335 *M.* oder 2 503 202 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6 852 *M.* oder 5,50 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden: am 1. April die Strecken Zeitz-Groitschen 3,73 km, Benkendorf-Schlettau 4,52 km (Königliche Eisenbahndirektion in Erfurt), Lutzig-Polzin 4,31 km (Königliche Eisenbahndirektion in Stettin), Gelsenkirchen-Hessler 3,62 km (Königliche Eisenbahndirektion in Essen) und Osthofen-Rheindürkheim 3,55 km (Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion in Mainz); am 10. April die Strecke Goray-Czarnikau 5,64 km (Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg); am 18. April die Strecke Klauen-Hohenhameln 3,00 km (Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn) und am 21. April die Strecke Osberghausen-Wiehl 8,56 km (Königliche Eisenbahndirektion in Erfurt).

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Mainz. Die 18,75 km lange Nebenbahnstrecke Osthofen-Gau-Odernheim mit den Stationen Bechtheim, Dittelsheim-Hessloch, Hillesheim-Dorndürkheim und Monzernheim sowie dem Haltepunkte Frettenheim ist am 17. d. Mts. für den Personen-, Güter- und Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie Privatdepeschenverkehr auf den an der neuen Strecke belegenen Stationen ist ausgeschlossen.

Für die Strecke haben Gültigkeit die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, ferner die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Der an der Bahnstrecke Benau-Christianstadt zwischen Benau und Dubrau gelegene Haltepunkt Benau-Oberdorf wird am 1. Juni d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden. Gepäckabfertigung findet nicht statt.

Direktionsbezirk Mainz. Seit dem 17. d. Mts. findet auf der an der Bahnstrecke Bingerbrück-Coblenz gelegenen Haltestelle Spay Annahme und Ablieferung von Eil- und Frachtstückgütern im Höchstgewichte von 150 kg statt.

Bayerische Staatseisenbahnen. Die Bahnstation Diedorf ist am 12. d. Mts. für den vollständigen Güterdienst eröffnet worden.

Vorarbeiten.

Dem Kreisausschuss des Kreises Adelnau, Regierungsbezirk Posen, ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Ostrowo über Adelnau nach Oels ertheilt worden.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Der Begründung des dem Preussischen Abgeordnetenhause zugegangenen Gesetzentwurfs, betreffend den Erwerb von Theilen des Aachen-Mastrichter Eisenbahnunternehmens durch den Preussischen Staat entnimmt der „Berl. Act." folgende Darstellung: Da die Eisenbahn von Aachen nach Mastricht von der Verwaltung der Grand Central Belge E. als eine Einheit verwaltet und betrieben wird, so umfasst auch seine, diese Linie betreffende Buchführung die ganze Strecke und unterscheidet nicht zwischen ihren einzelnen, auf den verschiedentlichen Staatsgebieten belegenen Theilen. Der Rentenwerth der Preussischen Theilstrecke war buchmässig nicht festzustellen; ein Reinertrag, dessen kapitalisirter Betrag den Kaufpreis dargestellt hätte, war für diese Theilstrecke überhaupt nicht rechnungsmässig zu ermitteln, man war vielmehr auf Schätzung angewiesen. Bietet eine solche unter allen Umständen mehr oder weniger unsichere Resultate, so stellten sich ihr im vorliegenden Falle, wo es namentlich auch Mangels Mitwirkung der Verwaltung der Grand Central Belge E., vielfach an den erforderlichen Unterlagen fehlte, so grosse Schwierigkeiten entgegen, dass eine einigermaassen sichere Werthziffer nicht zu erlangen war. Immerhin gewann man aus den angestellten Ermittelungen die Ueberzeugung, dass der Betrieb der Preussischen Theilstrecke für die Verwaltung der Grand Central E. Belge ein gewinnbringender nicht ist, und dass daher die Uebernahme dieser Strecke ohne eine Entschädigung für die mit derselben verbundenen Lasten nicht zu rechtfertigen sein würde. Auch fiel hierbei ins Gewicht, dass der Grand Central Belge E. aus der ihr vertragsmässig obliegenden Beitragspflicht zu den Erweiterungskosten der Aachener Bahnhöfe eine weitere, erhebliche Belastung bevorstand, welche mit dem Erwerbe der fraglichen Strecke auf den Preussischen Staat übergehen wird. Man einigte sich deshalb unter Abwägung aller in Betracht kommenden Umstände dahin, dass Preussen die fragliche Strecke gegen Zuzahlung einer Pauschsumme von 2 000 000 ℳ übernehmen solle. Bei der Bemessung dieses Betrages war diesseits zu berücksichtigen, dass infolge des Uebergangs der zu erwerbenden Strecke und insbesondere der Aachener Bahnhöfe in das Alleineigenthum Preussens, namentlich nach dem Umbau des letzteren, durch Vereinfachung der Betriebs- und Verwaltungseinrichtungen sich die jetzt aufgewendeten Kosten voraussichtlich ermässigen, und dass der Gang der Verwaltung jedenfalls sich einfacher und glatter als bisher zum Vortheil des Verkehrs, wie des Betriebes gestalten würde. Die Belgische Regierung übernimmt ausserdem die Zahlung von 240 000 Frcs. als einer alten Schuld der Verwaltung der Grand Central Belge E., bestehend in dem Beitrage, den diese zur Erweiterung des Bahnhofs Aachen-Templerbend sich im Jahre 1872 der Rechtsvorgängerin des Preussischen Staates, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber, zu zahlen verpflichtete und den sie, wie ihr dies vertraglich freigestellt war, bisher vorgezogen hat, mit 5 % zu verzinsen. Nach dem Uebergange der Strecke Aachen-Richterich-Grenze in das Alleineigenthum des Preussischen Staats würde der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft auf Preussischem Staatsgebiet nur noch das Miteigenthum an der Strecke Richterich-Kohlscheidt-Kämpchen und der Anspruch auf die Jahresrente von 50 % der Bruttoeinnahme verblieben sein, welche die Preussische Staatsbahnverwaltung aus den Frachten für die Kohlentransporte aus dem Wurmrevier nach Richterich und den Aachener Bahnhöfen erzielt. Es erschien, um die Rechte der Gesellschaft auf Preussischem Staatsgebiet vollständig abzulösen, zweckmässig, gleichzeitig auch das Miteigenthum gegen Zahlung eines dem Rentenanspruch entsprechenden Kapitals zu erwerben. Hieraus ergab sich der Abschluss zweier Verträge, von denen der mit der Belgischen Regierung geschlossene den Erwerb derjenigen Rechte betrifft, die der Aachen-Mastrichter Gesellschaft aus dem Grand Central Belge-Unternehmen an der Strecke Aachen-Mastricht-Richterich-Grenze zustehen und der mit der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft vereinbarte, welcher den Erwerb des Miteigenthums der Aachen-Mastrichter Gesellschaft an der Strecke Richterich-Kohlscheidt-Kämpchen und die Ablösung der für die Betriebsüberlassung auf derselben zahlbaren jährlichen Rente regelt.

Zu dem Vertrage mit der Belgischen Regierung wird folgendes bemerkt: „Der Belgische Staat hat nicht die Absicht, die erworbene Theilstrecke Aachen-Mastricht-Richterich-Grenze zu behalten und zu betreiben, erwirbt dieselbe vielmehr nur, um sie alsbald auf den Preussischen Staat zu übertragen. Im Staatsvertrage ist deshalb vereinbart, dass der Belgische Staat die von der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft und der Grand Central Belge E. erworbenen Rechte sogleich nach Inbesitznahme der fraglichen Strecke auf den Preussischen Staat überträgt. Der unmittelbare Erwerb durch den Preussischen Staat war ausgeschlossen, weil zwischen ihm und der Verwaltung der Grand Central Belge E. und der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft über den Erwerb der Theilstrecke ein Vertrag nicht geschlossen und überhaupt nicht verhandelt worden ist."

Zu dem Vertragsabkommen der Preussischen Regierung mit der Aachen-Mastrichter Eisenbahn werden folgende Erklärungen gegeben: Die Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft besass auf der Eisenbahnstrecke Richterich-Kohlscheidt-Kämpchen ursprünglich das ausschliessliche Recht auf die Kohlentransporte aus dem Wurmrevier nach Richterich und Aachen, auf welches sie später gegen Zahlung von 50 % der aus diesen Transporten jährlich aufkommenden Bruttoeinnahme verzichtet hat. An der fraglichen Strecke steht ihr also jetzt nur das nackte Miteigenthum, ohne das Recht zum Betriebe zu. Sie überträgt nunmehr dieses Miteigenthum auf den Preussischen Staat unter gleichzeitigem Verzicht auf die erwähnte Rente und erhält als Entschädigung den zu 3,25 % kapitalisirten Jahresbetrag der Rente mit 1 129 100 ℳ, berechnet nach dem Durchschnitt der fünf Jahre 1891—1895. Auch wird ihr die unentgeltliche Nutzung des zu Aachen belegenen, dem Eisenbahnfiskus gehörigen Hauses, jedoch nur für ihre eigenen Zwecke, bis zu ihrer Auflösung, spätestens bis zum Ende des Jahres 1943, als demjenigen Zeitpunkt belassen, in welchem ohne die vorliegende Uebereinkunft diese Nutzung ihr Ende erreicht hätte. Da die Jahresrente der Gesellschaft infolge der theilweisen Ableitung der Kohlentransporte aus dem Wurmrevier von der Gemeinschaftsstrecke auf die im Jahre 1892 eröffneten Linien Herzogenrath-Alsdorf und Kohlscheidt-Morsbach seit diesem Jahre nicht unbeträchtlich gesunken war und die Gesellschaft diese Transportablenkungen für unberechtigt hielt, so hat sie den Preussischen Fiskus auf Schadenersatz verklagt. Sie verpflichtet sich nunmehr, diese Klage unter Uebernahme sämmtlicher Kosten zurückzunehmen. An dem Erwerbe des Alleineigenthums der Strecke Richterich-Kämpchen und an der Ablösung der Jahresrente der Gesellschaft hat der Preussische Staat nur dann ein Interesse, wenn er gleichzeitig die Strecke Aachen-Richterich-Grenze erwerben kann. Der Bestand des Vertrages mit der Gesellschaft ist deshalb davon abhängig gemacht, dass der über den Erwerb der letztgenannten Strecke mit der Belgischen Regierung geschlossene Vertrag bis zum Ende des laufenden Jahres ratifizirt sein wird. Der Uebergang des Miteigenthums der Strecke Richterich-Kämpchen erfolgt mit der Perfektion des Vertrages über dieselbe und zwar frei von allen Schulden und Lasten jeder Art, während die Auszahlung der als Entschädigung bedungenen 1 129 100 ℳ innerhalb vier Wochen stattfindet, nachdem gemäss Artikel 3 des mit der Belgischen Regierung geschlossenen Vertrages der Erwerb der Strecke Aachen-Richterich-Grenze für den Preussischen Staat sich vollzogen hat. Dabei sind, da die Rente bereits mit dem 1. Januar 1897 in Wegfall kommt, 3 % des Ablösungskapitals bis zum Zahlungstage zu vergüten, welcher Betrag, wie auch die Rente selbst, dem Betriebsfonds zur Last fallen. Diese 1 129 100 ℳ sind aus den Beträgen zu entnehmen, welche die Belgische Regierung gemäss ihrem Vertrage an Preussen zahlen wird; der Restbetrag wird auf offen stehende Eisenbahnkredite in Anrechnung gebracht.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. d. Mts. gelangte der Gesetzentwurf zur Berathung. Die Vorlage wurde nach kurzer Debatte der Budgetkommission überwiesen.

Brölthalbahn.

In der am 19. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung wurde die Dividende für das Jahr 1896 auf 3,5 % festgesetzt. Sodann gelangten zur Verhandlung die Anträge über die weitere Ausgestaltung des Unternehmens durch Verbesserung und Vergrösserung der eigenen Anlagen, sowie um den Bau von neuen Strecken und Zweiglinien, die im wesentlichen mit dem Erwerb der Heisterbacher Thalbahn zusammenhängen, und endlich um Verbesserungen und Neuanlagen an der Heisterbacher Thalbahn selbst, um diese Bahn ganz in das Netz der Brölthalbahn aufgehen zu lassen. Die Verwaltung hatte ursprünglich beabsichtigt, sich darauf zu beschränken, die Werthe der Heisterbacher Thalbahn zu erwerben und diese dann dem Namen nach bestehen zu lassen; die Behörde hatte jedoch diese Art des Erwerbes beanstandet und den thatsächlichen Erwerb, sowie die Umwandlung der Heisterbacher Thalbahn in eine Eisenbahn nach den Bestimmungen des Gesetzes von 1838 verlangt. Demgemäss war die Tagesordnung abgeändert worden. Die Anträge wurden einstimmig genehmigt, ebenso die erforderlichen Geldmittel. Für den Bau der Linie Heeresbach-Rostingen, die vornehmlich wegen der Anschlüsse an die Basaltsteinbrüche gebaut wird, sind 420 000 ℳ erforderlich, für die Bahnhofsänderungen und Vergrösserungen insgesammt 600 000 ℳ, für den Ankauf der Heisterbacher Thalbahn 685 000 ℳ, für die Verbindungslinie zwischen der Brölthalbahn und der Heisterbacher Thalbahn, die Linie Heeresbach-Scheidt, 890 000 ℳ, für den Umbau des Bahnhofes in Niederdollendorf 125 000 ℳ, für den Spurumbau der Heisterbacher Thalbahn 100 000 ℳ und für

die Linie Niederpleis-Siegburg 300000 ℳ, insgesammt als 3120000 ℳ, wovon die letztgenannten 300000 ℳ schon durch eine frühere Hauptversammlung bewilligt worden waren. Diese Mittel sollen beschafft werden einmal durch Erhöhung des Aktienkapitals um 1560000 ℳ auf 3498000 ℳ, und zwar durch die Ausgabe von 1300 neuen Aktien zu 1200 ℳ, sodann durch die Aufnahme einer 4% Anleihe von 1560000 ℳ. Den Begebungspreis der Anleihescheine setzt der Aufsichtsrath nach seinem Ermessen fest, während die neuen Aktien mindestens zum Nennbetrage aufgelegt werden sollen. Ueber den Erwerb der Heisterbacher Thalbahn, die schon seit Oktober 1895 von der Brölthalbahn in Pacht genommen ist, wurde mitgetheilt, dass der Pachtvertrag Ende dieses Jahres ablaufe und dass die Verwaltung sich schon länger mit der Absicht getragen habe, dieses Unternehmen, das allein nicht ertragsfähig sei, dagegen im Anschluss an die Brölthalbahn wohl nutzbringend gestaltet werden könne, zu erwerben. Zu diesem Zwecke habe sie durch Vermittelung einer Gruppe den grössten Theil der Aktien der Heisterbacher Thalbahn erworben, wolle nun aber im Verfolg des behördlichen Bescheides das Unternehmen mit allen Aktiven und Passiven übernehmen. Diese Uebernahme wird in dem Kaufangebot an die Heisterbacher Thalbahn, die ihrerseits am 1. Juni darüber Beschluss fassen wird, ausgesprochen; ferner trägt die Brölthalbahn die Kosten des Kaufes und der Auflösung der Heisterbacher Thalbahn-Gesellschaft und vergütet den Aktionären 30% des Aktienkapitals in Baarem.

Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht die Konzessionsurkunde (vom 7. April d. J.), betreffend den Bau und Betrieb der schmalspurigen Nebenbahnstrecke von Niederpleis nach Siegburg durch die Brölthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Baukapital ist auf den Betrag von 300000 ℳ festgesetzt. Die Vollendung und Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke muss längstens binnen $1^1/_2$ Jahren nach Ertheilung der Konzession erfolgen.

Die Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben

hat — vorbehaltlich der Genehmigung durch die Generalversammlung — einen Vertrag mit Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu Stettin, abgeschlossen wegen Uebertragung des Betriebes der Eisenbahn Mühlhausen-Ebeleben auf letztere. Die Generalversammlung, welche über diesen Vertrag Beschluss zu fassen hat, findet am 11. Juni d. J. statt.

Malbergbahn.

Nach dem veröffentlichten Abschluss beträgt der Ueberschuss des Jahres 1896 zusammen 25841 ℳ, von welchem eine Dividende von 8% an das 160000 ℳ betragende Aktienkapital zur Vertheilung gelangt.

Regenwalder Kleinbahnen.

Auf der Tagesordnung der auf den 26. Juni d. J. einberufenen Generalversammlung steht u. a. die Beschlussfassung über den Antrag auf Erhöhung des Grundkapitals durch Ausgabe neuer Aktien im Betrage von 106000 ℳ zum Erwerb der im Naugarder Kreise belegenen Theilstrecke der Kleinbahn Daber-Labes.

Spessartbahn.

Im Jahre 1896 betrugen die Einnahmen 85288 ℳ; hiervon entfallen auf den Personenverkehr 14923 ℳ und auf den Güterverkehr 68904 ℳ. Der Ueberschuss beziffert sich auf 24178 ℳ und wird wie folgt verwendet: 3% Dividende an das 450000 ℳ betragende Aktienkapital 13500 ℳ, Rücklage in den Erneuerungsfonds 9000 ℳ, desgl. in den Reservefonds 675 ℳ, Vortrag auf neue Rechnung 1003 ℳ.

Weimar-Rastenberger Eisenbahn.

Der Betrieb der Weimar-Rastenberger Eisenbahn ist für Rechnung der Gesellschaft bis auf weiteres von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin übernommen worden.

Die Geschäfte der örtlichen Dienststelle der Centralverwaltung wird in gleichem Umfange und mit gleicher Geschäftsabgrenzung, wie für die übrigen Thüringischen Betriebsstrecken der Centralverwaltung, deren Betriebsabtheilung für Thüringen in Weimar wahrnehmen.

Berliner Untergrundbahnen.

Die Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen hat nach Vollendung einer Probestrecke des zwischen Stralau und Treptow zu erbauenden Spreetunnels ihre Bauarbeiten im vergangenen Herbste eingestellt, um zunächst mit den Behörden über die an den Tunnel anzuschliessende Strassenbahn zu verhandeln und hierdurch einen Ueberblick über die finanzielle Tragweite der mit bedeutenden Kosten verbundenen Tunnel- und Bahnunternehmungen zu gewinnen. Neuerdings hat sich die Gesellschaft zur Weiterführung und Fertigstellung des Tunnelbaues entschlossen und hat den Behörden von ihrem Vorhaben Anzeige erstattet.

Oberschlesische Eisenbahnbedarfs-Aktiengesellschaft.

Für das Jahr 1896 gelangt eine Dividende von 5% zur Vertheilung.

Aus Afrika.

Südafrikanische Republik.

Eine Gruppe einheimischer Geldleute hat die Konzession für ein elektrisches Strassenbahnnetz in Johannesburg erhalten; die an die Regierung zu bezahlende jährliche Pacht beträgt 2000 £. Es besteht übrigens in Johannesburg bereits eine Pferdebahn, die mit dem neuen Netz nichts gemein hat.

Im Januar d. J. wurde die neue Bahn von Krügersdorp nach Potschefstrom und Klerksdorp eröffnet. Bei dieser Gelegenheit erklärte der Staatspräsident Krüger, dass er der weiteren Erschliessung Transvaals durch Schienenwege keineswegs feindlich entgegenstehe. In seiner Rede beim Festmahl bemerkte er u. a.: Da die Rinderpest das Vieh, das bisher allein als Verkehrsmittel verwandt wurde, rasch vernichte, so müsse er den Bau neuer Eisenbahnen in jeder Weise begünstigen.

Mosambik.

Je näher die Entscheidung des Berner Schiedsgerichts über den auf Portugiesischem Gebiete liegenden Theil der Delagoa-Eisenbahn rückt, um so mehr wächst die Spannung in der Südafrikanischen Republik über dessen Ausgang. Vom Berner Schiedsgericht ist der Schweizer Ingenieur Nicole zu einer Untersuchung über den Werth von Südafrikanischen Eisenbahnen im allgemeinen und den der Delagoa-Eisenbahn im besonderen aufgefordert worden, und man darf von ihm eine unparteiische Darlegung der Verhältnisse erwarten. Die Amerikanischen und Englischen Interessenten an der Delagoa-Eisenbahn haben nämlich gemäss der Aufforderung des Berner Schiedsgerichts Schätzungen des Werthes der Bahn eingereicht, die sich auf 6900000 und 10000000 £ belaufen. Diese drei Sachverständigen der Kläger sind 1. der Amerikaner Bates Dorsey, Vertreter der Dampferlinie von Donald Currie, die starke Interessen an der Delagoabai hat, 2. Georg Garcia Wolff, der früher für Rechnung des Grossspekulanten Barney Barnato eine Zeitung in Kimberley leitete, und 3. ein Angestellter der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft, Paul, der ebenfalls den Portugiesen gegenüber nicht als unbefangen angesehen werden kann. Man gibt sich in der Südafrikanischen Republik der Hoffnung hin, dass die Schätzungen dieser drei Persönlichkeiten ohne jeden Einfluss auf das Urtheil des Schiedsgerichts bleiben werden. Der Ingenieur Nicole ist übrigens Anfang Dezember 1896 nach Südafrika abgereist.

Madagaskar.

Am 16. Januar d. J. ist der Abgeordnetenkammer ein Gesetzentwurf vorgelegt worden, der den Kolonialminister ermächtigt, die Konzession für eine später in eine Eisenbahnlinie umzuwandelnde Zollstrasse von Fianarantsoa nach der Ostküste von Madagaskar zu ertheilen. Dem Entwurf ist ein am 8. Januar d. J. zwischen dem Kolonialminister und Jules Plassard, dem Vorsitzenden des Verwaltungsrathes der Kolonisirungs-Hilfsgesellschaft von Madagaskar, abgeschlossener vorläufiger Vertrag beigefügt. Nach diesem Vertrage bewilligt der Minister der Gesellschaft: 1. die Konzession für den Bau und Betrieb einer Strasse von Fianarantsoa nach dem Meere der Ostküste und die Konzession für eine zutreffendenfalls zwischen denselben Punkten herzustellende Eisenbahn, sowie für die unter Umständen am Endpunkt der genannten Bahn zu bauenden Kais und Landungsbrücken; 2 die Konzession von 20000 ha Forst, die von der Gesellschaft im Einvernehmen mit dem Generalresidenten in Madagaskar auszuwählen sind, und zwar 10000 ha in der von der Strasse durchzogenen Gegend und 10000 ha in der Gegend von Fort Dauphin. Der Verkehr von Fussgängern, die nichts anderes als ihr persönliches Gepäck tragen, unterliegt auf dieser Strasse keiner Gebühr. Fussgänger mit Traglasten zahlen 5 Cts. für 1 km, Pferde, Maulesel, Esel und Ochsen, belastet oder angespannt, zahlen 10 Cts.; Wagen unterliegen der gleichen Gebühr. Für Vieh wird das Wegegeld auf 0,5 Cts. ermässigt. Wenn die Beförderung durch die Gesellschaft erfolgt, so bezahlen Personen 50 Cts. für 1 km in I. Klasse, 30 Cts. in II. Klasse, Waaren 30 Cts. für 100 kg und 1 km als Eilgut; Frachtgut wird zum Satze von 1,50 bezw. 1,10 und 0,75 Frcs. für die 3 Gruppen befördert.

Am 7. Dezember 1896 wurde in der Französischen Kammer über die Anfrage von Michelin, betreffend Madagaskar, verhandelt. Der Kolonialminister sagte in seiner Antwort über die Eisenbahnfrage u. a. etwa folgendes: Zu keiner Zeit ist der

Unternehmer de Coriolis der Schützling der Regierung gewesen; der von ihm ausgehende Entwurf ist wie viele ähnliche einfach dem Generalresidenten zur Prüfung an Ort und Stelle überwiesen worden. Wenn mir, wie behauptet ist, von Französischen Unterthanen ein Konzessionsgesuch für eine Bahn Tamatave-Tananarivo ohne Forderung von Beihilfe oder Zinsengewähr zugegangen wäre, würde ich bei einiger Vertrauenswürdigkeit des Bewerbers in kurzem eine günstige Antwort ertheilt haben. Alle von Franzosen ausgehenden Entwürfe ruhen in irgend welchem Grade auf der Zinsengewähr, der zur Verhandlung stehende, auf dem Amerikanischen Verfahren der Land- oder Bergbau-Gerechtsame, ohne eine direkte Last für den örtlichen oder Staatshaushalt. Ich ziehe letzteres allen auf der Beihilfe oder Zinsengewähr beruhenden Konzessionen vor, aber es entwickelt sich daraus in Anbetracht der Persönlichkeit eine politische Frage, und es ist und wird der Regierung nie in den Sinn kommen, die Konzession für diese hervorragend strategische Linie von Tamatave nach Tananarivo einem Ausländer oder einer der Form nach ausländischen Gesellschaft oder endlich einer Gesellschaft zu geben, die der Form nach Französisch, den Personen nach ausländisch ist. Für mich ist die Eisenbahnfrage so wichtig, dass meiner Ansicht nach die Regierung das Parlament nicht vor die vollendete Thatsache stellen darf, sondern sobald die Voruntersuchungen zum Ziele geführt haben, wird das Parlament in die Lage versetzt werden, seine Ansicht kundzugeben, bevor die Konzession endgültig wird. Ich bin demnach damit einverstanden, dass in den Entwurf, betreffend Umwandlung der Madagassischen Schuld, eine Bestimmung aufgenommen wird, dass eine Eisenbahnkonzession nur auf Grund eines Gesetzes ertheilt werden darf.

Bücherschau.

Rechentafel, enthaltend das grosse Einmaleins bis 999×999 mit einer gesetzlich geschützten Einrichtung, die es ermöglicht, jedes gesuchte Resultat, sowohl für die Multiplikation als auch für die Division, blitzschnell zu finden, nebst einer Kreisberechnungs-Tabelle. Entworfen von A d o l f H e n s e l i n, Architekt. 222 Seiten stark. Preis elegant gebunden und mit 55 bedruckten Registerzetteln aus Leinwand versehen: 6 ℳ. Verlag von Otto Elsner, Berlin.

Nach vielen und mühevollen Versuchen ist es dem Verfasser geglückt, eine Rechentafel herzustellen, die in strichweiser Konstellation der Zahlen die überraschendsten Komplikationen und Lösungen ergibt. Durch eine gesetzlich geschützte Einrichtung, z. B. durch Anbringen von 55 Registerzetteln, durch eigenthümliche Verschiedenheiten im Druck und besonders durch Weglassen alles Entbehrlichen wird es hier möglich, sämmtliche Multiplikations- und Divisions-Resultate des grossen Einmaleins mit einem Handgriff klar und deutlich zu finden, während bei den bisher bestehenden Rechentafeln durch die zeitraubende Arbeit des Blätterns und durch das nothwendige Vereinigen zweier Produkte zum Endresultate der Werth derselben in Frage gestellt wurde.

Eine sehr elegante Ausstattung im Verein mit dem beispiellos billigen Preise von 6 ℳ sollten jeden, der sich der mühevollen Arbeit des Rechnens unterziehen muss, zur Anschaffung dieser neuesten und empfehlenswerthesten Errungenschaft mathematischer Litteratur veranlassen, da durch dieses Buch dem Berufsrechner eine wirkliche Erleichterung geboten wird und die Verlagsfirma für fehlerfreien Druck bürgt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Die Bekanntmachung vom 12. Mai wird dahin berichtigt, dass auf den neueröffneten Stationen der Nebenbahnstrecke Gau-Odernheim-Osthofen kein Privatdepeschenverkehr stattfindet.

Mainz, den 19. Mai 1897. (1162)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Infolge Ueberfluthung des Umschlagplatzes L a u b e durch das Hochwasser der Elbe musste der Güterverkehr von Tetschen nach Laube am 17. Mai l. J. eingestellt werden.

Die Dauer der Störung ist unbekannt.
Wien, am 21. Mai 1897. (1163)

5. Güterverkehr.

Am 8./20. Mai 1897 alten/neuen Stils treten im D e u t s c h - S o s n o w i c e r G r e n z t a r i f, H e f t 1, Ausnahmesätze für Eisen- und Stahlwaaren (Ausnahmetarif 7 A) von Stettin, Station des Direktionsbezirks Stettin, nach Sosnowice (W. W. und J. D. E.) loco und transito in Kraft.

Dieselben betragen für 100 kg:
von Stettin Central-Güterbahnhof nach Sosnowice (W. W. und J. D. E.) loco 1,99 ℳ, transito 1,93 ℳ.*)

Bromberg, den 12. Mai 1897. (1164)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

*) Nicht von Stettin nach Central-Güterbahnhof Sosnowice usw. wie in der gleichlautenden Bekanntmachung in Nr. 39 der V.-Ztg. unter Inser.-Nr. 1113 infolge eines Druckfehlers angegeben.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr.

1. Am 1. Juni 1897 erhält die Bestimmung unter II. B. 1a des Tarifhefts 1 über ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände hinsichtlich des Artikels „Milch“ nachstehende veränderte Fassung: „Milch, frische und sterilisirte, auch Magermilch, Buttermilch und Molken.“
2. Während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 finden die Anwendungsbedingungen des Düngekalktarifs (Ausnahmetarif 4) und die Anwendungsbedingungen zu 3 und 4 der Ausnahmetarife für Mergel und für Rübenerde nur auf Sendungen nach dem Zollvereinsauslande Anwendung. Für Sendungen in und nach dem Zollvereinsinlande gelten die Anwendungsbedingungen des Düngemitteltarifs.

Berlin, den 20. Mai 1897.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen. (1165)

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird in vorbezeichnetem Verkehre der Nachtrag I zur Einführung gebracht, welcher ermässigte Frachtsätze nach Grulich, sowie Aufnahme der Stationen Endersdorf, Olmütz-Hodolein, Policka und Zuckmantel der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, ferner ermässigte Frachtsätze nach Olmütz (St. B.) der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und nach Olmütz (St. E. G.) der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft, sowie Tarifberichtigungen enthält.

Der Nachtrag ist unentgeltlich durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Kattowitz, den 21. Mai 1897. (1166)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station K r a s c h n i t z unseres Bezirks wird mit sofortiger Gültigkeit in den im Gruppentarif II bestehenden Ausnahmetarif 7 (Eisenerze usw. zum Hochofenbetriebe) als Versandtstation einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 21. Mai 1897. (1167)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Sächsischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab wird die Station K o h l m ü h l e der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in den oben bezeichneten Verband einbezogen. Der Frachtberechnung sind bis auf weiteres die Entfernungen der Station Ulbersdorf zuzüglich 4 km zu Grunde zu legen.

Breslau, den 20. Mai 1897. (1168)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die Klassifikation des Ausnahmetarifs Nr. 1 b (Stammholz) wird für das 8. Heft des Verbands-Gütertarifs (Baden-Pfalz) mit Wirkung vom 1. Juni 1897 durch Aufnahme der Artikel:

„B a u m p f ä h l e, R e b p f ä h l e (Rebstecken) und B o h n e n s t e c k e n, sämmtlich über 2,5 m lang, roh und bearbeitet, jedoch nicht chemisch präparirt“

ergänzt.

Karlsruhe, den 19. Mai 1897. (1169)
Generaldirektion der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband Theil II Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangen zwischen den Stationen Neubidschow und Zizelitz der Oesterreichischen Nord-Westbahn und Station Brieg i/Schles. unter den für den Ausnahmetarif Nr. 7 geltenden Bedingungen für Borke die direkten Frachtsätze von 84 ₰ und 83 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 17. Mai 1897. (1170)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Main-Neckarbahn - Württembergischer Expressgutverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. werden die Stationen Brackenheim, Güglingen, Niederbiegen und Nufringen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 22. Mai 1897. (1171)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Station Troppau Nordbahnhof der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 1. Juni d. J. tritt in obenbezeichnetem Verkehre ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, welcher unentgeltlich bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Kattowitz, den 20. Mai 1897. (1172)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Oesterreich Ungarn. Bis zur Erstellung direkter Frachtsätze finden mit sofortiger Gültigkeit im obenbezeichneten Verkehre und zwar:

a) im Oberschlesischen Kohlenverkehre mit Galizien und der Bukowina,
b) im Oberschlesischen Kohlenverkehre mit der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc.,
c) im Oberschlesisch - Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehre Heft I bis III,
d) im Oberschlesisch - Mährisch - Oesterreichisch - Schlesischen Kohlenverkehre,
e) im Oberschlesisch - Oesterreichischen Kohlenverkehre über Wien,
f) im Oberschlesischen Kohlenverkehre nach Wien St. E. G. (Arsenal),
g) im Oberschlesisch - Oesterreichischen Kohlenverkehre über Jedlesee etc.,
h) im Oberschlesisch - Oesterreichischen Kohlenverkehre über Mittelwalde etc.,

insoweit die Transporte über Oderberg zu leiten sind, die Frachtsätze der Station Czernitz, insoweit für die Leitung der Sendungen die übrigen Preussischen Uebergangsstationen in Frage kommen, die Frachtsätze der Station Emmagrube für den als Kohlenversandstation neu eröffneten bei Niedobschütz gelegenen Karlschacht der Johann - Jacobgrube Anwendung.

Kattowitz, den 19. Mai 1897. (1173)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Die im Nachtrag III zu Heft 1 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Petroleum (Ausnahmetarif 38) treten unter Erhöhung des Satzes Boryslaw-Oppeln von 171 auf 176 ₰ für 100 kg am 1. Juni l. J. in Kraft.

Breslau, den 17. Mai 1897. (1174)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn - Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. gelangen zum vorgenannten Tarif der Nachtrag III zum Heft Nr. 1 und der Nachtrag I zum Heft Nr. 2 zur Einführung. Dieselben enthalten:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der „Besonderen Tarifvorschriften", der „Besonderen Bestimmungen zu D", des Unkartirungstarifs und der „Allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger".
2. Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Stationen und Ladestellen.
3. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
4. Aenderungen der Tariftabellen.
5. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
6. Berichtigungen.

Ausserdem treten mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. in Kraft:

a) Direkte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II, sowie der Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 2 (Rohstofftarif), 3 (Kalitarif), 4 (Düngekalktarif), 5 Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien im Verkehr zwischen den Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn und Stationen der Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Stettin, Breslau, Kattowitz, Posen, Bromberg, Königsberg, Danzig, Altona, Cassel, Erfurt, Halle und Magdeburg.
b) Ausnahmefrachtsätze für gebrannte Steine von Glashütte Rauscha und Freiwaldau, Kreis Sagan, Stationen der Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau, nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen.
c) Ermässigte Entfernungen zwischen den Stationen der Nebenbahnen Hansdorf - Priebus und Rauscha - Freiwaldau einerseits und einigen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 22. Mai 1897. (1175)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1897 gelangen für die Beförderung von Glas und Glaswaaren (Ausnahmetarif Nr. 17) von Breslau nach Ulmeni direkte Frachtsätze zur Einführung. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 16. Mai 1897. (1176)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Prinz Heinrichbahnverkehr, Heft 1 (Verkehr mit Reichsbahn). Für die direkte Abfertigung von Dachschiefer von der Station Noerdingen der Prinz Heinrichbahn nach Reichsbahnstationen sind am 15. Mai d. J. Ausnahmefrachtsätze bei Gesammtentfernungen über 200 km eingeführt worden.

Strassburg, den 19. Mai 1897. (1177)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. werden Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 14 und 16 für Mineralölrückstände von den Stationen Godramstein, Lauterburg und Sulz u. W. nach Köln-Nippes neuer Bahnhof und Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 23 (Rohstofftarif) für die in demselben unter Ziffer 1 (Düngemittel) und 6 (Hölzer des Spez.-Tarifs III) genannten Güter im Verkehr mit denjenigen Stationen der Bezirke Frankfurt a. M. und Elberfeld (einschliesslich der Eisern-Siegener Bahn) in den Tarifheften II und III der Abtheilung E (Pfalzbahn) eingeführt, für welche eine direkte Abfertigung dieser Güter zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 23 bislang ausgeschlossen war.

Köln, den 19. Mai 1897. (1178)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 1. Juni 1897 treten im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1896 folgende Frachtsätze in Kraft:

1. Der im Ausnahmetarif Nr. 44 Seite 245 des Heftes 1 zwischen Gross-Rosen und Nachod für Bruchsteine bestehende Frachtsatz in Höhe von 38 ₰ für 100 kg gilt unter den gleichen Bedingungen auch für „Pflastersteine".

2. Für Holz des Ausnahmetarifs Nr. 3 A. B. Seite 151 des Heftes 1 unter den daselbst angegebenen Bedingungen.

	A.	B.
	für 100 kg	
Von Neustadt a. M. nach Marklissa St. E. G.	73 ₰	54 ₰

Breslau, den 18. Mai 1897. (1179)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen-Verband (Verkehr mit Ungarn). (Abänderung des Einführungstermines für den Nachtrag VIII zum Verbandsgütertarife Theil II Heft 3.) Der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 33 vom 28. April l. J. Seite VI publizirte Nachtrag VIII zum Verbandsgütertarife Theil II Heft 3 tritt nicht mit 1. Juni, sondern erst mit 1. Juli l. J. in Kraft.

Wien, am 21. Mai 1897. (1180)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Russischer Grenzverkehr. Ausdehnung der besonderen Begünstigung für Russische Rohprodukte auf den Artikel „Eier". Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1897 wird die im Tarif, Theil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr, Seite 8, unter „III/1" enthaltene besondere Begünstigung für Rohprodukte von Russland auf den Artikel „Eier", und zwar mit einer Reexpeditionsfrist von **42 Tagen** ausgedehnt.

Wien, am 21. Mai 1897. (1181)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für Betrieb Niederländischer Staatsbahnen. Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 30 Loosen. Zur Besichtigung vom 18. Mai bis 30. Juni (Sonn- und Festtage ausgenommen) 10 bis 3 Uhr in Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Verkaufsbedingungen auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen von obengenannter Ges. Centraldienst IV. Abth. Utrecht oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, Utrecht und Tilburg. Offerten bis 10. Juni portofrei an den Centraldienst I. Abth. Utrecht.

Submittenten sind bis zum 19. Juni an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, den 18. Mai 1897. (1182)
Der Generaldirektor.

Nr. 10. Jahrgang 1897. Berlin, am 26 Mai 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A G P L M	—	1	—	Reistelkette —	—	1	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
2	A H	2/3	2	Säcke	leere Cementsäcke —	30	2	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Darmstadt-Mainz bezettelt.
3	A R F H	381	1	Fass	gefüllt —	36	3	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
4	A R R	98/99	2	Kisten	? —	377	4	Plagwitz-Linden.	K. E.-D. Halle a/S.	
5	A V	28753	2	—	Roste —	—	5	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
6	B	—	2	—	Stallfenster —	—	6	Boppard	Direktion Mainz	
7	B	558	1	Kiste	Porzellanköpfe —	6	7	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
8	{B D / L}	403	1	Bund	Stahlbleche —	—	8	Aachen	K. E.-D. Köln	
9	C M	951	1	„	Messingstangen —	51	9	G.-A. Mannheim	Direktion Mainz	Lüdenscheid-Mannheim bezettelt.
10	C M C	261	1	Ballen	Tabak —	67	10	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
11	D R G	—	1	—	Maschinentheil (Lager)	4	11	Konstanz	Badische Stsb.	
12	E C	6342	1	—	leere Kiste —	14	12	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	*)
13	E M	—	11	Fässer	ansch. Oel —	—	13	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	**)
14	E R	76	1	—	leeres Fass —	16	14	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
15	E R	—	1	eis. Fass	ansch. Benzin —	—	15	Hagenow	Meckl. Friedr. Franzb.	
16	E S & S	1857	1	—	Pflugschaar —	2	16	Bublitz	K. E.-D. Danzig	
17	F D	88	1	Kiste	feine Stahlwaaren —	22	17	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
18	F W W	174	1	„	Eisenwaaren —	21,5	18	Grossheringen	K. E.-D. Erfurt	
19	G B	363	1	Korb	Kindergeräthe —	23	19	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
20	G M W	1827	1	Ballen	{ansch. Manufakturwaaren}	33	20	Hörde	K. E.-D. Essen	
21	G G	590. 66	2	—	leere Kübel —	10	21	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
22	G H	3835	1	Kiste	Malzbonbons —	13	22	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
23	G K	2073	1	Ring	Eisendraht —	30	23	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
24	G K	4444	1	Pack	Papier —	50	24	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
25	G K	25	1	Ballen	Leinen —	11	25	Elberfeld	„	von Duisburg.
26	G L	6672	1	Kiste	Kaffee-Essenz —	21	26	Blankenheim	K. E.-D. Köln	
27	G M	100	2	—	Gabeln mit Stiel —	3	27	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
28	G O	126	1	Kiste	Farbe —	14	28	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
29	G S	935/576	2	—	l. Petroleumfässer —	70	29	Breslau M.	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
30	G Z	21	1	Ballen	Tapeten —	13	30	Hagen-Oberh.	K. E.-D. Elberfeld	
31	H	100	1	„	Fechtzeug —	6	31	Karlsruhe	Badische Stsb.	
32	H B	1897	1	„	Kleiderstoffe —	14	32	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	von Neuwied.
33	H K	6893	1	Kiste	Dichtungsdünger —	95	33	„	„	
34	H R	23522	1	Ballen	Korke —	?	34	Hagenow Land	K. E.-D. Altona	
35	H S	I	1	Sack	{grosser eis. Bleigiesslöffel nebst Blei}	10	35	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
36	H S	1	1	Koffer	ansch. Kleider —	—	36	Kettwig	K. E.-D. Essen	
37	H S	—	20	Stangen	Walzeisen —	—	37	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
38	H S F	8	1	Kiste	em. Töpfe —	96	38	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
39	{H/}	1230	1	Packet	Bücher —	13	39	Mengede	K. E.-D. Essen	
40	H W & Co.	1088	1	Kiste	? —	46	40	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Stockholm.
41	J C	—	2	—	Maschinentheile —	8	41	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
42	J D F	1	2	Kisten	leere Blechkanne —	26	42	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
43	J F	2439	1	Ballen	? —	13	43	Hattingen	K. E.-D. Essen	
44	J G K & C	543	1	Verschlag	Papier —	15	44	Hamm	„	
45	J H W	2296	1	Kiste	10 Fl. Wein —	22,5	45	G.-A. Simmern	Direktion Mainz	Simmern beschrieben.
46	J K & M	8869	1	Sack	Säcke —	5	46	G.-A. Mainz	„	†)
47	J N & S	764	1	Fass	leer —	16	47	„	„	††)
48	J P	812	1	Bund	Façoneisen —	58	48	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
49	J S B	39724	1	Harass	Hohlglas —	122	49	Aachen	K. E.-D. Köln	
50	J W W	—	1	Korb	Candis —	27	50	Bochum Rh.	K. E.-D. Essen	

*) Bamberg-Mainz bezettelt.
**) Auf Wagen 69687 eingegangen.
†) Mannheim-Mainz bezettelt.
††) Limburg-Mainz bezettelt.

Lfde. Nr.	Bezeichnung — Marke	Bezeichnung — Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort — Station	Lagerort — Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
51	K	—	1	Tafel	Gusseisen (Herdeinlage)	1	51	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
52	K	100	1	Sack	leere Säcke —	15	52	B.-Rittershausen	„	
53	K & B	664	1	Pack	Piassavabesen —	7	53	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
54	K B	—	1	Koffer	ansch. Kleider —	38	54	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	von Oberlahnstein.
55	K & C	481	3	—	Sophagestelle —	72	55	„	„	
56	K C	6445	1	Beutel	Mais —	25,5	56	Hammerstein	K. E.-D. Danzig	
57	K K	417	1	Bund	Stahl —	840	57	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
58	K M	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	58	Neumünster	K. E.-D. Altona	
59	L	101	1	—	1. Petroleumfass —	—	59	Obernigk	K. E.-D. Breslau	Streckenfund
60	L S	176	1	—	leere Kiste —	14,5	60	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
61	L S	8979	1	Ballen	Tuch —	22	61	Halle a/S.	„	
62	L S C	113833	1	—	Kinderwagen —	—	62	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
63	L W	1625	1	Pack	Stuhllehnen —	2	63	Duisburg	„	
64	M	—	1	„	3 Eisenplatten —	2	64	G.-A. Bingerbrück	Direktion Mainz	
65	M B	—	1	—	Bierfass —	15	65	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
66	M G	2 5	1 1	Pack „	Körbe — Deckel —	12 10	66	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Linz a/Rh.-Mainz bezettelt.
67	M K	4133	1	Kiste	gefüllt —	43	67	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
68	M M	—	2	Tafeln	Zinkblech —	—	68	Attendorn	„	
69	M N	212	1	—	Ambos —	144	69	Hagen	„	
70	M S S	221/23	3	—	eiserne Gitter —	45	70	Elberfeld	„	
71	N C	1756	1	Ballen	Rosshaare —	50	71	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
72	P	1	10	Pack*)	Hohlglas —	36	72	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	*) in Stroh.
73	P C	653/54	2	—	leere Körbe —	5	73	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
74	P S C	—	2	—	leere Oelfässer —	—	74	Obernigk	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
75	R	1662	1	Pack	alte Säcke —	10	75	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
76	R C	—	1	—	Kupferblech —	—	76	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
77	R G	—	1	Kollo**)	Möbel —	8	77	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	**) in Leinen.
78	R K	9760 9761 9762	1 1 1	Kiste „ „	Flöten — Trommeln — Zithern —	73	78	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
79	R K	—	1	„	Citronen —	18	79	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
80	S D	1298	1	„	Musterkartons —	17	80	Crefeld	K. E.-D. Köln	
81	S G	29584	1	Fass	Cognac —	122	81	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
82	S G	508	1	Kiste	Feilen —	34	82	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Berlin.
83	S K	226	3	—	eiserne Töpfe —	—	83	Düren	K. E.-D. Köln	
84	S O	8802	1	Kiste	gefüllt —	27	84	Ober-Ramstadt	Direktion Mainz	Ober-Modau beschr.
85	S Z	4337	1	„	Laternen —	30	85	Gr.-Neudorf	K. E.-D. Bromberg	
86	T G	180	1	„	Nägel —	33,5	86	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
87	V R	4065	1	—	leeres Fass —	9	87	Berlin Schles. B.	„	
88	W	988	1	Kiste	? —	134	88	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	beklebt: Groningen-Hagen.
89	X	—	1	„	Soda —	12,5	89	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
90	Z F	74	1	—	gekrümmtes, starkes Kupferrohr, 0,5 m lang	21	90	Danzig	K. E.-D. Danzig	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
91	Bromberg	—	1	Kollo	2 Pflugschaare —	6	91	Lnianno	K. E.-D. Danzig	
92	Busch	4729	1	—	leere Kiste —	42	92	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
93	Elbf.	23105	1	Wagen	Kies —	—	93	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
94	E. Fritz in Baden	—	1	Koffer	gefüllt —	27	94	Baden	Badische Stsb.	
95	C. B. H. Hagen	5253	1	Kiste	gefüllt —	60	95	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
96	E. D. L. Hagen	191	2	Stück	Schraubstöcke —	60	96	„	„	
97	S. S. Hagen	6	1	Kiste	Werkzeug —	19	97	„	„	
98	T. W. Hagen	156	1	„	gefüllt —	37	98	„	„	bekl.: Bochum.
99	Heucken & Co.	—	1	—	Privatdecke —	—	99	Aachen	K. E.-D. Köln	
100	F. Huth	46	1	—	1. Fischfass —	61	100	Karow	Meckl. Friedr. Franzb.	
101	Köln rrh.	1330	1	Stück	Kette —	50	101	Geisweid	K. E.-D. Elberfeld	
102	Alte Postbeklebung Neustrelitz	16	1	Säckchen	6 Rouleauxtritzen (Rollen), 6 Messingkettchen mit Ringen, 6 Schraubenklemmen, 82 Schrauben, 6 Stifte	2	102	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
103	Gebr. Raach	—	3	—	leere Kisten —	17	103	Empel	K. E.-D. Essen	
104	E. Steyer	—	1	Kollo	Holzsparren —	25	104	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
105	B. Trobs	—	1	Sack	Schweine —	?	105	Probstzella	K. E.-D. Erfurt	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
106	—	I	1	Pack	2 Wagenkopfbretter	—	106	Simmern	Direktion Mainz	Niederolm-Mainz bezettelt.
107	—	53	2	Säcke	Säcke —	49	107	G.-A. Mainz	„	
108	—	562	1	—	Ofenaufsatz —	10	108	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
109	—	563	1	—	Roststab —	8	109	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
110	—	564	1	—	Fülltrog —	4	110	„	„	
111	—	565	1	—	Maschinentheil —	4	111	„	„	
112	—	566	1	—	eiserner Löffel —	2	112	„	„	
113	—	567	1	—	Eisen —	2	113	„	„	
114	—	568	1	—	Stange Stahl —	1	114	„	„	
115	—	569	1	—	Stöpfer —	0,5	115	„	„	
116	—	1300	1	Sack	Braunkohlenbrikets	55	116	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
117	rother Strich	—	56	Stück	gusseis. Bügel —	179	117	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
118	weisser Strich	—	1	Stab	Eisen —	100	118	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
119	grüner Strich	—	6	—	eis. Pflugschaare —	—	119	Sternberg	Meckl. Friedr. Franzb.	
120	OS	2712	1	—	leere Kiste —	7	120	Namslau	K. E.-D. Kattowitz	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
121	—	—	1	—	kleiner Ambos —	53	121	Strasburg W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
122	—	—	1	—	Bastdecke —	—	122	Dt.-Lissa	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
123	—	—	11	—	Blechbüchsen —	—	123	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
124	—	—	1	—	emaill. Blechdeckel	0,3	124	Darmstadt	Main-Neckarbahn	25 cm Durchm.
125	—	—	1	—	Blechrohr, 2,80 m lg., 4 cm dick	1	125	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
126	—	—	1	—	eiserne Bohle —	—	126	Hangelsberg	K. E.-D. Berlin	5 m lg., 8 cm stark.
127	—	—	1	—	eichenes Brett —	—	127	Rudzinitz	K. E.-D. Kattowitz	
128	—	—	3	—	Bretter —	—	128	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
129	—	—	6	—	Bretter —	26	129	Wanne	K. E.-D. Essen	
130	—	—	3	—	eiserne Buchsen —	2	130	Neisse	K. E.-D. Breslau	
131	—	—	1	Büchse	gefüllt —	1	131	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
132	—	—	1	—	gusseis. Cylinder mit Flansche	15,5	132	Heppenheim	Main-Neckarbahn	*)
133	—	—	1	—	Chaiselongue —	15	133	Neustadt i/Schw.	Badische Stsb.	
134	—	—	1	—	gusseis. Deckel —	4	134	Wanne	K. E.-D. Essen	
135	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	16	135	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
136	—	—	1	Pack	Drahtgeflecht —	1	136	Offenburg	Badische Stsb.	
137	—	—	1	„	Drahtgewebe —	24	137	G.-A. Bingen	Direktion Mainz	
138	—	—	1	„	eis. Drahtschaufeln	10	138	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
139	—	—	5	—	Drücker —	—	139	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
140	—	—	2	Pack	Düten —	0,25	140	Wanne	K. E.-D. Essen	
141	2 Striche	— —	1 3	Bund Stangen	Eisen — Eisen —	220	141	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
142	—	—	1	Bund	▢-Eisen —	—	142	Attendorn	„	
143	—	—	1	Stück	Eisen —	7,5	143	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	mehrfach gebogen.
144	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	99	144	Wanne	K. E.-D. Essen	
145	—	—	1	Kollo **)	Fahrradsattel —	?	145	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	**) in Papier.
146	—	—	1	Stück	Feldbahngeleis —	—	146	Bobitz	Meckl. Friedr. Franzb.	†)
147	—	—	1	Korb	Fische —	50	147	Neumühl	K. E.-D. Essen	
148	—	—	3	Stäbe	Flachstahl —	28	148	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
149	—	—	1	Ballen	Flachsverpackung (Gliederung)	61	149	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
150	—	—	1	Pack	9 Stück neue eis. Forken ohne Stiel	6,5	150	Laskowitz	„	
151	—	—	1	—	gekrümmtes Gasrohr	1,5	151	Wanne	K. E.-D. Essen	
152	—	—	1	Bund	Gasrohre —	40	152	Camen	„	
153	—	—	1	—	Griff —	—	153	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
154	—	—	4	—	Gussrohre —	24	154	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
155	—	—	1	Pack	eiserne Haken —	15	155	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
156	—	—	21	„	eis. Hakenplatten —	—	156	Werden	K. E.-D. Essen	
157	—	—	1	Ballen	ges. Haut —	26	157	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
158	—	—	1	„	ges. Haut —	20	158	Ebingen	„	††) zum Strümpfestopfen.
159	—	—	1	Pack	Holzpilze ††) —	422 gr	159	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
160	—	—	1	Sack	Holzschuhe —	20	160	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
161	—	—	1	„	Holzwaaren —	6,5	161	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
162	—	—	2	Kolli	Holzthüren —	30	162	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
163	—	—	1	Bund	4 Hölzer u. Schrauben	14	163	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	M.-Gladbach-Mainz bezettelt
164	—	—	3	—	Hühnersteigen —	36	164	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
165	—	—	1	Pack	6 Dtz. Kaffeelöffel —	—	165	Breslau Odert. B.	K. E.-D. Breslau	
166	—	—	1	—	Klappstuhl —	2	166	Tondern M.	K. E.-D. Altona	
167	—	—	1	—	leere Korbflasche —	3	167	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
168	—	—	1	—	Lattenkiste —	—	168	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
169	—	—	1	—	braunes Leinentäschchen mit Lederriemen u. Schnallen	0,3	169	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
170	—	—	1	Pack	2 Maurerketten —	2	170	Wanne	K. E.-D. Essen	

*) 40 cm langes Rohr, 11 cm Durchm., 8 cm im Lichten; auf der Strecke gefunden.
†) Ansch. von einem Zuge herabgefallen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
171	—	—	1	—	Ofenrost	—	171	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	—	1	—	Pferdemaulkorb	—	172	Kandrzin	K. E.-D. Kattowitz	
173	—	—	2	—	eis. Pflugschaare	7	173	Neustrelitz	Meckl. Friedr. Franzb.	
174	—	—	1	Pack	Piassavabesen	7	174	Essen B. M.	K. E.-D. Essen	
175	—	—	3	—	schmiedeeis. Platten	7,5	175	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
176	—	—	1	Pack	Privatplan	22	176	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
177	—	—	1	—	hölz. Querbaum	8	177	Flensburg	K. E.-D. Altona	*)
178	—	—	1	Pack	Reiserbesen	12	178	Wanne	K. E.-D. Essen	
179	—	—	1	—	Ringdeckel (5 Theile)	—	179	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
180	—	—	1	Bund	3 Rohre	25	180	Hagen	"	
181	—	—	3	—	Rohrstühle	15	181	Elberfeld	"	
182	—	—	2	Gebund	eis. Rollreife	48	182	G.-A. Bingen	Direktion Mainz	
183	—	—	2	Stück	Rundeisen	35	183	} Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
184	—	—	1	Bund	Flacheisen	—	184			
185	—	—	1	Stange	Rundstahl	50	185	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
186	—	—	1	Korb	Säure	43	186	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
187	—	—	1	Ballen	leere Säcke	8,5	187	Rheindahlen	K. E.-D. Köln	
188	—	—	1	Sack	Säcke	3,5	188	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
189	—	—	2	Stück	eis. Schaaren	3	189	Dt. Eylau	K. E.-D. Danzig	
190	—	—	1	—	Schaffell	4	190	Sinsheim	Badische Stsb.	
191	—	—	1	—	Schlüsselbrett	1,5	191	Neisse	K. E.-D. Breslau	
192	—	—	1	—	Schraubenzieher	—	192	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
193	—	—	1	—	Spazierstock	—	193	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
194	—	—	1	—	Stange Stahl	6	194	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
195	—	—	1	Bürde	konisch gew. Stahl	39	195	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
196	—	—	3	Stäbe	vierk. Stahl	41	196	Hagen	"	
197	—	—	1	Bund	Stahl	16	197	"	"	
198	—	—	8	Stangen	Stahl	60	198	E.-G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
199	—	—	2	Bund	Stangendraht	83	199	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
200	—	—	1	"	4 Stück Stangenstahl	73	200	"	"	
201	—	—	1	Pack	Strohpapier	23	201	"	"	
202	—	—	1	Sack	alte Treibriemen und Hanfgurte	—	202	Dieburg	Direktion Mainz	
203	—	—	1	Bund	Verbindungsstücke	1,5	203	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
204	—	—	1	—	Verdichtungsstück für Kuppelungsschläuche	1,5	204	Elberfeld	"	
205	—	—	2	—	Vorsatzbretter	—	205	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
206	—	—	1	Sack	Wäsche, Kleider und Federn	26	206	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
207	—	—	2	—	kl. hölz. Wagendeckel	—	207	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
208	—	—	1	Sack	Weizen	100	208	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
209	—	—	1	—	eiserne Welle	23	209	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
210	—	—	1	—	eiserne Welle	270	210	Kiel	K. E.-D. Altona	
211	—	—	1	Bund	Zinkstücke	4,5	211	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

Berichtigung.

Die Angaben in der Spalte Bemerkungen zur lfd. Nr. 248 des Anzeigers Nr. IX vom 12. d. Mts. „5,20 m lang, 4,5 cm stark“ gehören zur lfd. Nr. 249 dieses Anzeigers.

*) Grau gestr. 3,5 m lang, am Ende mit Lederriemen u. Schnalle.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 42. Zeitung des Vereins 1897.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 29. Mai 1897.

Inhalt:

Die Verhandlungen der neunten Generalversammlung des Internationalen Permanenten Strassenbahn-Vereins.

(Schluss aus Nr. 40.)

Zehnte Frage: Welches ist der durchschnittliche Stromverbrauch in Wattstunden pro Wagenkilometer und pro Tonnenkilometer? Im Falle Sie den Strom von einer unabhängigen Licht- und Kraftstation beziehen: welche Gründe bestimmen Sie, dieses Verfahren einzuschlagen?

Dem Berichterstatter van Vloten wurde seine an sich schon nicht leichte Aufgabe noch dadurch erschwert, dass ihm nur sehr wenige Mittheilungen zukamen und auch diese einer einheitlichen Grundlage entbehrten. Seine Ausführungen über den Stromverbrauch fussen daher vorwiegend auf den bei der Hamburger Strassenbahn gewonnenen Erfahrungen. Die tabellarisch zusammengestellten Daten weisen einen durchschnittlichen Stromverbrauch von 435 Wattstunden im Mai bis 477 Wattstunden im Dezember pro Wagenkilometer auf. Ueber die Ursachen dieser Schwankungen gab Röhl, der den Berichterstatter bei der Generalversammlung vertrat, nähere Auskünfte. Zunächst hängt nämlich der Stromverbrauch von den Witterungsverhältnissen ab; er ist bei Schneefall bedeutender als bei trockenem Wetter; auch die Art der Schaltungen der verschiedenen Theilstrecken ist von Einfluss; schliesslich darf nicht übersehen werden, dass die Angaben der Elektrizitätsmesser häufig sehr unzuverlässig sind. Die Erzeugungskosten der Kilowattstunde — und zwar nur die reinen Betriebskosten ohne Amortisation und Verzinsung des Kapitals — betrugen im April 1895 durchschnittlich 10,7 ₰, sanken im Dezember desselben Jahres auf 7 ₰ herab und dürften sich, sobald die Vergrösserung der Anlage entsprechend vorgeschritten ist, auf 6 oder gar 5,5 ₰ stellen.

Was die, besonders für Deutschland, so überaus wichtige Frage anbelangt, ob die Strassenbahngesellschaften ein Interesse daran haben können, den Strom von einer fremden Kraftstation zu beziehen, so gibt van Vloten zu, dass es bei kleineren Betrieben, die nur einige hundert Pferdekräfte erfordern, immerhin zu erwägen ist, ob der Bezug des Stromes von einer fremden Centrale sich nicht vortheilhaft zeigt; er betont aber, dass es ausser allem Zweifel steht, dass bei grösserem Kraftbedarfe die Selbsterzeugung des Stromes im Interesse der Strassenbahnunternehmung liegt. Es ist zu bedauern, dass in Deutschland in vielen Fällen die Behörden die Einführung des elektrischen Betriebes nur unter der Bedingung gestatten, dass die Strassenbahngesellschaft den Strom von einem bestehenden oder zu gründenden städtischen Elektrizitätswerke bezieht. In solchen Zwangslagen sollten die Gesellschaften namentlich darauf beharren, dass ihnen vertragsmässig die Sicherheit gewährt wird, bei aussergewöhnlichem Verkehr, an Sonn- und Feiertagen, unter allen Umständen den für diesen aussergewöhnlichen Verkehr erforderlichen Strom auch geliefert zu erhalten.

In der Diskussion über den Bericht trat Bissinger (Nürnberg) der Ansicht entgegen, dass in allen Fällen durch die Anlage einer eigenen Kraftstation für die Strassenbahn ein billigerer Betrieb erzielt wird. Er erachtet es als unzulässig, einige spezielle Erscheinungen zu verallgemeinern. Wenn es thatsächlich in Hamburg vorgekommen ist, dass die Centrale bisweilen den Strombedarf nicht zu decken vermochte, so darf nicht übersehen werden, dass auch bei Strassenbahnen mit eigener Centrale solche Fälle schon eingetreten sind und noch täglich eintreten können. Hierüber entspann sich noch eine kurze Debatte zwischen Röhl und Bissinger, ohne dass jedoch die Frage selbst eine Klärung fand oder eigentlich finden konnte, weil deren Lösung ja doch vor allem von den lokalen Verhältnissen, unter denen eine Strassenbahn ins Dasein gerufen wird, abhängig erscheint.

Elfte Frage: Hat Ihr Betrieb Störungen des Telegraphen- oder Telephonbetriebes verursacht oder Beschädigungen an den metallischen unterirdischen Wasser- oder Gasleitungen zur Folge gehabt?

Auch hierüber hatte van Vloten referirt; bei der Generalversammlung jedoch vertrat ihn der Generalsekretär Nonnenberg, der die Hauptpunkte, welche jener in seiner interessanten Bearbeitung erörtert hatte, kurz vorführte. Vor allem geht aus dem Referate hervor, dass die elektrolytischen Einwirkungen auf die unterirdisch angelegten Rohrleitungen nicht jenen Charakter der Allgemeinheit darbieten und mithin auch nicht die besondere Aufmerksamkeit der Strassenbahngesellschaften herausfordere, wie die Unfälle und Störungen infolge von Berührungen und Induktion. Die Störungen infolge von Berührungen sind auf die verhältnissmässig hohe Spannung und Stärke der Strassenbahnströme und auf deren fortwährenden wellenförmigen Schwankungen zurückzuführen. Es gibt zweierlei Mittel, um diesen Störungen vorzubeugen und zwar direkte Mittel, wodurch die Ursachen der störenden Einwirkungen beseitigt werden, und indirekte Mittel, welche die Fortpflanzung der Ströme oder der Wellen in den Telephonleitungen oder die schädlichen Folgen dieser Einwirkungen vermeiden. Die direkten Mittel beschränken sich auf: Anwendung von Dynamos und Elektromotoren, bei welchen die Anker aus einer ziemlich bedeutenden Anzahl von Elementen bestehen und bei denen sonach die Stromwellen nicht so gross sind; Verbesserung des Kontaktes zwischen Rädern und Schienen und zwischen Kontaktrolle und Leitungsdraht; möglichste Vermeidung von Schwingungen im Oberbau und in der Luftleitung. Die indirekten Mittel sind entweder mechanische Mittel, um zufällige Berührungen zu verhüten, oder Mittel, welche bezwecken, die Beschädigung der Apparate zu vermeiden, die mit den zufällig in Berührung stehenden Leitungen verbunden sind. Zu ersteren zählt der Referent bei den Strassenbahnanlagen Holzleisten und Schutzdrähte, bei den Telegraphen- und Telephonanlagen den Ersatz der nackten Luftleitungen durch unterirdische Telegraphen- und Telephonkabel und die Verwendung von Schutznetzen. Der Schutz der Apparate kann durch die automatische Herstellung des Erdschlusses der gerissenen Telephondrähte oder auch durch die Einschaltung von leicht schmelzbaren Bleisicherungen in die Telephonleitung bewirkt werden. Van Vloten beschreibt einige solche Einrichtungen und deren Wirkungsweise sehr ausführlich; doch können wir ihm an dieser Stelle mit Rücksicht auf den streng fachlichen Charakter seiner Erörterung nicht weiter folgen.

Zur Vermeidung der Derivation in den Telephonstromkreisen können wieder Vorrichtungen sowohl bei den Strassenbahnanlagen, als auch bei den Telephonanlagen angewandt werden. Die ersteren bezwecken die Verminderung des Rückleitungswiderstandes, die Verstärkung des Widerstandes der Nebenstromkreise durch Isolirung der Schienen und Rückleitungen, die Verminderung des Stromes in den Rückleitungen und die vollständige Vermeidung der Rückleitung durch die Schienen. Bei den Telephonanlagen handelt es sich um die Vermeidung der Erdverbindungen mit den Gas- und Wasserleitungen, welche mit der Strassenbahnrückleitung verbunden sind, um die möglichst vollständige Isolirung der Telephonleitungen, die an den Masten der Starkstromleitungen angebracht sind, und um die Einschaltung angemessener Widerstände in die Telephonleitung. Auch die Vorrichtungen zur Vermeidung der Induktion in den Telephonleitungen sind verschieden, je nachdem sie bei den Strassenbahn- oder bei den Telephonanlagen Anwendung finden sollen. Die Vorrichtungen ersterer Art sind eigentlich nur Palliativ-, aber keine Radikalmittel; von den Vorrichtungen bei den Telephonanlagen ist — nach des Referenten Ansicht — die Anlage der Doppelleitung für das Telephonnetz am einfachsten und erfolgreichsten.

Was den dritten Punkt der Frage, die elektrolytischen Einwirkungen, anbelangt, so sind dieselben — wie schon erwähnt — nicht von jener Bedeutung, die ihnen im allgemeinen zugeschrieben wird. Da sie aber, besonders bei ausgedehnten und bergigen Bahnnetzen, sowie bei solchen mit sehr starkem Betriebe unbedingt vorhanden sind, so müssen unter Umständen doch Vorkehrungen zur Vermeidung derselben getroffen werden. Bei Anlagen mit nicht isolirter Rückleitung können die fraglichen Einwirkungen sehr nachtheilige werden, weshalb bei ihnen vor allem darauf zu achten ist, dass die Geleise eine den zu erwartenden Strommengen entsprechende Leitungsfähigkeit erhalten und tadellose Verbindungen sowohl zwischen den Schienen selbst, wie auch nöthigenfalls mit den Rohrleitungen hergestellt werden. Die kontinuirliche Schiene würde auch in dieser Beziehung als Idealkonstruktion erscheinen.

Der Bericht van Vloten's beziehungsweise die daran geknüpften Erörterungen Nonnenberg's wurden ohne Debatte zur Kenntniss genommen.

Zwölfte Frage: Wie sind Ihre Wagenschuppen für den elektrischen Betrieb eingerichtet? Welche Vor- und Nachtheile bietet die gegenwärtige Einrichtung Ihrer Remisen und welche besonderen Empfehlungen haben Sie nach Ihren Erfahrungen für den Bau der Remisen zu geben, sowohl bezüglich der allgemeinen Disposition wie der Einzelheiten? In welchem Umfange halten Sie Untersuchungs- bezw. Reinigungsgruben für erforderlich? Welcher Art ist der Fussboden der Remise und wie ist die Entwässerung eingerichtet?

Röhl hatte das Referat übernommen. Er legte die Grundsätze fest, die bei Anlage von Wagenschuppen zu beobachten sind. Wir wollen dieselben hier in thunlicher Kürze wiederholen. Die Zufahrt soll ohne Drehscheibe oder Schiebebühne erfolgen. Die Länge der Remise darf das Zehnfache der Wagenlänge nicht überschreiten, damit jeder Wagen behufs eingehender Revision eine angemessene Zeit über der Revisionsgrube verbleiben kann. Die Halle soll ein freitragendes Dach, viele Seitenfenster und eventuell auch Oberlicht erhalten. Gute Ventilation und guter Wasserabfluss sind von grosser Wichtigkeit; ebenso ist es von eminenter Bedeutung, für trockene Remisen zu sorgen, da die Rheostaten und Motoren die Feuchtigkeit nicht vertragen können. Die Herstellung der Fussböden aus hart gebrannten Klinkern mit einem 15 cm starken Betonüberzug ist sehr zu empfehlen. Jedes Geleise soll unmittelbar hinter dem Einfahrtsthore eine Revisions- und Reinigungsgrube erhalten. Gänzlich unterkellerte Remisen sind nicht vortheilhaft. Bei Umgestaltung alter Remisen und Stallungen sei stets wenigstens der alte, mit Ammoniak und Feuchtigkeit durchtränkte Fussboden zu entfernen.

Die Debatte, welche Röhl's Vortrag anregte, war ohne Bedeutung. Clauss und Stössner (Dresden) betonten nur im Gegensatze zu Röhl, dass sie die theilweise oder selbst gänzliche Unterkellerung der Remise durchaus nicht für nachtheilig oder schädlich halten, sondern dass es ihnen vielmehr behufs rascher und gründlicher Durchführung der Revisionen nothwendig erscheint, die Remisen in viel grösserer Ausdehnung mit Arbeitskanälen zu versehen, als dies der Berichterstatter vorgeschlagen hat.

Dreizehnte Frage: Sind auf Ihren Linien Haltestellen eingeführt oder halten Sie überall auf Wunsch der Fahrgäste?

Aus den eingelaufenen Antworten geht nach Mittheilung des Referenten Clauss hervor, dass bei Bahnen mit mechanischen Betrieben und vielen sich rasch folgenden Zügen die Einrichtung bestimmter Haltestellen ganz unerlässlich sei, während bei Pferdebahnen und bei schwächerem Zugverkehre jeweilig auf Wunsch der Fahrgäste gehalten werden sollte. An Strassenkreuzungen sollen elektrische Wagen stets vor, Pferdebahnwagen stets hinter der Kreuzung halten. An einer Haltestelle sollten Wagen, die in entgegengesetzter Richtung fahren, immer nach der Kreuzung halten, weil dadurch die Sicherheit der aus- und einsteigenden Fahrgäste am besten gewahrt wird.

Eine Diskussion rief das Referat nicht hervor; auch wurde keine Resolution über das fragliche Thema gefasst.

Vierzehnte Frage: Mit welcher Geschwindigkeit wird auf Ihren Bahnlinien gefahren?

Der Berichterstatter Géron unterscheidet bei Beurtheilung und Zusammenfassung der ihm vorliegenden Antworten Bahnen mit eigenem Planum und Strassenbahnen, nämlich Vortbahnen und innenstädtische Bahnen mit mechanischem oder animalischem Betrieb. Bei den Bahnen mit eigenem Planum hängt die Geschwindigkeit vornehmlich von ökonomischen und technischen Gesichtspunkten ab, weil sie mit dem Passantenverkehr nichts oder nur wenig zu thun haben. Bei den Strassenbahnen wird die zulässige Geschwindigkeit in hohem Maasse durch die sich bietenden Hindernisse beeinflusst. Was die Vororte- und Landstrassenbahnen betrifft, so sind die Ausführungen der „Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux" sehr bemerkenswerth. Hiernach darf in Belgien die Höchstgeschwindigkeit in den Ortschaften 10 km, ausserhalb der Ortschaften 30 km nicht übersteigen; bei der Durchfahrt durch Städte, Dörfer und Weiler muss die Fahrgeschwindigkeit auf 10 km ermässigt werden. Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass es gefährlich wäre, grössere Fahrgeschwindigkeiten anzuwenden. Géron spricht den Wunsch aus, dass nach Einlebung der Strassenbahnen in die örtlichen Verhältnisse die anfänglich unter dem begründeten Einfluss der Vorsicht behördlich verfügten Geschwindigkeiten nach Anhörung der Interessenten wiederholt einer Revision unterworfen werden. Mit der Dauer des Bestandes einer Bahn wächst auch das berechtigte Verlangen zur Erhöhung der Geschwindigkeit.

Für städtische Bahnen mit mechanischem Betriebe sind die Hamburger Vorschriften, nach welchen je nach den Strassen

und dem Verkehr mit 6, 12 und 18 km gefahren werden kann, zu empfehlen. Im allgemeinen herrscht das Bestreben nach Steigerung der Geschwindigkeit; das Allgemeinwohl fordert jedoch, dass Behörden und Bahnverwaltung vorsichtig zu Werke gehen; niemals aber sollten kleine Unzuträglichkeiten, die nun einmal mit dem Fortschritt verknüpft sind, Anlass geben, demselben hemmend in den Weg zu treten oder die Bewegungsfähigkeit, die der Bahnbetrieb innerhalb gewisser Grenzen unbedingt besitzen muss, zum Nachtheile des allgemeinen Interesses zu unterbinden. Bei animalischem Betriebe finden sich behördliche Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit nur ausnahmsweise, da ja die Geschwindigkeit der Pferde an und für sich eine verhältnissmässig eng begrenzte ist. Doch ist auch bei diesen Bahnen die allmähliche Vergrösserung der Geschwindigkeit, die zwischen 7,3 und 10,8 km schwankt, von grosser Tragweite für die Verbesserung der Einnahmen gewesen — eine Thatsache, die vielfach erst mit Einführung des elektrischen Betriebes an Stelle des Pferdebetriebes zum besseren Bewusstsein gekommen ist. Géron erblickt den wesentlichen Erfolg der Geschwindigkeitsvermehrung bei innenstädtischen Pferdebahnen in dem Umstande, dass bei gesteigerter Fahrgeschwindigkeit das Bild des Betriebes den Charakter der Energie und der Frische annimmt, was auf das Publikum verlockend zur Mitfahrt wirkt. „Was für den Begüterten eine schneidige Equipagenfahrt ist, ist für das Volk eine flotte Tramway.“ Die Schlussfolgerungen Géron's entsprechen im allgemeinen den eben kurz skizzirten Ausführungen desselben über die ihm vorgelegte Frage.

In der Debate über den Gegenstand wurde von mehreren Seiten darauf hingewiesen, dass nach den vorliegenden Erfahrungen das Minimum der Schnelligkeit wohl nicht unter 12 km in der Stunde normirt werden sollte. Wie die vorgebrachten Daten zeigen, beträgt auch thatsächlich bei den meisten Bahnen die durchschnittliche Geschwindigkeit ungefähr 11,5 km, d. h. eine 11,5 km lange Strecke wird mit Einrechnung aller Zeitverluste in einer Stunde zurückgelegt. Es wird daher auch von der Versammlung die von Géron vorgeschlagene Resolution durch den Zusatz erweitert, dass eine Geschwindigkeit von 12 km in den Ortschaften absolut keine Gefahr bietet. Dieser Passus wurde mit spezieller Rücksicht auf Italien eingefügt, wo den Strassenbahnen vorgeschrieben ist, in den Ortschaften im Schritt, d. h. mit einer Geschwindigkeit von 6 km in der Stunde, zu fahren.

Sechszehnte Frage: Welche Schutzvorkehrungen sind an den Wagen Ihres Betriebes in Verwendung und wie haben sich diese bewährt?

Der Berichterstatter Direktor Hippe betont vor allem, dass das Hauptschutzmittel eine gute Bremse ist, die im Augenblick der Gefahr durch einen aufmerksamen Wagenführer in Thätigkeit gesetzt wird. Die bekannten Handbremsen wirken bei guter Instandhaltung und bei nicht zu grosser Geschwindigkeit vollkommen zufriedenstellend. In Amerika wendet man der Vervollkommnung der Bremsen besondere Aufmerksamkeit zu; dennoch taucht eine Unzahl von Schutzvorrichtungen gegen das Ueberfahrenwerden auf. Sie leiden — nach des Berichterstatters Ansicht — ohne Ausnahme an dem grossen Mangel, dass sie viel zu weit vor den Achsen angebracht sind. Die Strecke von der Vorderkante des Perrons bis zu den Rädern sollte vollständig frei bleiben, weil in den meisten Fällen die Verminderung der Geschwindigkeit eines gebremsten Wagens in den letzten 2,3 m eine so bedeutende ist, dass unter dem Wagen befindliche Personen hierbei nur noch leicht geschoben werden, während sie — falls schon bei der Kante der Plattform irgend ein Hinderniss sie berührt — unfehlbar so stark gestossen werden, dass gefährliche Verletzungen oder Tödtungen unvermeidlich sind. Als Resultat aller ihm zugekommenen Antworten bezeichnet Hippe: 1. aufmerksame Wagenlenker oder Wagenführer, 2. gut und rasch wirkende Bremsen, 3. Schutzvorrichtungen dicht vor den Rädern, starr mit dem Untergestell verbunden, in geringer Entfernung von der Strassenoberfläche.

Die Anschauungen des Berichterstatters werden — wie Röhl (Hamburg) und Stössner (Dresden) bemerken — durch die Erfahrungen in den beiden genannten Städten unterstützt. Röhl glaubt nicht, dass die von einzelnen Behörden protegirten Luftbremsen zu empfehlen sind, weil dieselben sehr häufig versagen. Je einfacher und übersichtlicher der Bremsapparat ist, desto besser ist er auch. In Dresden werden elektrische Bremseinrichtungen, die sowohl an den Motorwagen, wie an den Beiwagen angebracht sind, an Stelle der mechanischen Bremsen angewandt. Die Mehrkosten betragen für einen Wagen 400 M. Ueber Antrag Thonet's wird die Bremsenfrage auf die Tagesordnung der nächsten Versammlung gesetzt.

Hiermit erschien die Tagesordnung, soweit sie den eigentlichen Fragebogen und dessen Beantwortung betraf, erledigt. Wie aber schon eingangs erwähnt, sollten auch über die radiale Aufhängung System de Rechter nähere Mittheilungen gemacht werden. Diese Aufgabe war dem Direktor der „Société Générale de Chemins de fer économiques“ Blanchart zugefallen. In dessen Vertretung brachte Kessels den übermittelten Bericht, ergänzt durch einige sachliche Bemerkungen, zum Vortrage. Das System de Rechter gestattet, ohne Anwendung von Drehgestellen, also mit zwei einfachen Achsen einen Radstand von 4,50 m bis 5,0 m zu erreichen, und mit solchen Wagen Krümmungen von 30 und sogar 35 m Halbmesser anstandslos zu durchfahren. Leider gibt der Berichterstatter keine Beschreibung des Systems, indem er auf die in den Händen der Mitglieder befindliche Broschüre über dieses Thema verweist. Die Konstruktion hat sich auf den Linien der „Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux“, wo etwa 50 Wagen mit de Rechter's radialer Achsenaufhängung im Betriebe stehen, in jeder Hinsicht sehr gut bewährt. Das System hat auch bei normalspurigen Vollbahnwagen Anwendung gefunden; auf den Belgischen Staatsbahnen laufen z. Zt. ungefähr 60 derartige Wagen.

Der folgende Punkt der Tagesordnung: „Aufstellung eines Kontirungsschemas für Strassenbahn-Unternehmungen mit elektrischem Betrieb“ wurde fallen gelassen, da die mit der Berathung dieses Themas betraute Kommission ihre Arbeiten noch nicht vollendet hatte. Hiermit fanden die Berichte und Debatten über fachliche Gegenstände ihren Abschluss. Die weiteren Verhandlungen betrafen das Budget für 1897 und 1898, sowie die Wahl des nächsten Versammlungsortes. Diese internen Angelegenheiten des Vereins haben für weitere Kreise kein besonderes Interesse mehr, weshalb wir hiermit unsern Auszug aus dem Protokoll mit der Bemerkung schliessen wollen, dass der Reichthum an Erfahrungsdaten und fachlichen Erörterungen, den dasselbe in sich birgt, es zu einem hervorragenden und werthvollen litterarischen Erzeugnisse stempelt. B.

Aus Friedrich List's „Eisenbahn-Journal“.

Nr. 28. 1836.

Deutsche Eisenbahnen.

Vom Main zur Elbe (mit Annahme der von der Donau zum Main oder vielmehr der den Strom überschreitenden und der Erbauung entgegensehenden Bahn von Augsburg nach Nürnberg) ergeben sich nun zwei Richtungen, wobei die Wasserscheide des Thüringer Waldes zu überschreiten ist, welche den erwähnten Anforderungen am meisten entsprechen — nämlich Thäler nach vollzogenem Uebergange zur Fortsetzung zu erreichen. Geht man aus dem Mainthale nächst Bamberg der Itz und der in ihr einmündenden Rodach aufwärts, so gelangt man jenseits des Bergsattels in das Gebiet der Werra nächst Hildburghausen, und die Bahn zu den Mündungen der Weser und Elbe (Bremen und Hamburg) lässt sich dann ungehemmt vollenden. Die andere Direktion, um eine Verbindung in das Saalgebiet zu erhalten, kann unter zwei verschiedenen Linien gewählt werden. Folgt man dem ganzen Itzgrund bis zu seinen Quellen, so findet sich jenseits des Gebirgsrückens der Grund des Pisau- und Schwarzabaches, der auf die Saale ausläuft. Die andere, doch schwierigere Linie geht vom Main, der Rodach und Cronach, dann dem Doberbach aufwärts, übersetzt die Wasserscheide zur Loquitz und fällt gleichfalls in den Saalgrund. Diese Strecke von Lichtenfels im Mainthal bis zur Saale hat indessen zu viele Krümmen und Engen, um mit Dampfkraft befahren zu werden. Es möchte sich vielleicht auf ähnliche Weise die Kinzig mit der Fulda verbinden lassen, und dadurch eine dritte Hauptbahn von Frankfurt nördlich entstehen. Verfährt man in diesem Sinne, ohne Rücksicht auf einzelne Privat- und Lokalinteressen, so sind dem Handel und Verkehr die durch die Natur vorgezeichneten und deshalb wohlfeilsten Eisenbahnlinien eröffnet. Es bedarf hier noch genauer Untersuchung und sorgfältiger Nivellements aller Kommunikationen zu einer richtigen Verwendung der so reichlich dargebotenen Mittel. Zwar könnte in militärischer Beziehung manchmal ein Einwurf über Anlage und Richtung einer Bahn gemacht werden, doch werden sich meistens die Anforderungen der Strategie mit den kommerziellen Rücksichten vereinigen lassen. So z. B. erweist sich für die Bahn von Augsburg nach Nürnberg, dass Donauwörth der geeignete Punkt zum Flussübergange ist. Die Steinbrücke, welche hier dem Schienenwege nöthig wird, beeinträchtigt das strategische System Bayerns nicht. Unter bestimmten Verhältnissen möchte sogar ein befestigtes Lager auf dem Schellenberge mit einem guten Brückenkopfe gegen die Operationen aus dem Westen sehr vortheilhaft sein. Aus diesem Grunde wäre auch der Zug

einer Bahn über Cronach zur Saale nicht zu verwerfen. Von diesem letzteren Flusse ist eine Verbindung auf Leipzig von Merseburg wahrlich leichter anzuknüpfen, als durch das Fichtelgebirge über Bayreuth, Münchberg, Hof und Chemnitz nach Dresden zu gelangen ist. Wo nicht militärische Gründe einwirken müssen, dürfte es am zweckmässigsten sein, den Aktiengesellschaften mit dem Baue auch die Richtung und das Nivellement ihrer Bahnen selbst zu überlassen. Diese Vereine sind zu sehr betheiligt, um nicht die Anlage zu ihrem grössten Nutzen zu führen. So wenigstens haben Nordamerika und England verfahren. Benutzen wir daher das Gute, so weit es für uns anwendbar ist. Und dazu verdient die kleine Nürnberger Bahn, dieses Muster Deutscher Beharrlichkeit, richtiger Spekulation und solider Ausführung, dem grösseren Publikum näher bekannt zu werden. Das unlängst von einem Mitgliede des Direktoriums, Johannes Scharrer, herausgegebene Werk „Deutschlands erste Eisenbahn" umfasst alle Verhandlungen von der Gründung der Aktiengesellschaft bis zur Vollendung und dem Betriebe der Bahn. Die nöthigen Berechnungen, Zeichnungen, nebst einer sachgemässen Vorrede begleiten es. Das glänzende Resultat, welches Deutschland durch die Anlage der Eisenbahnen erringen kann, ist trefflich entwickelt. „Diese kleine Bahn (heisst es darin) bildet einen Bestandtheil der grossen Kommunikationslinie, welche den Europäischen Kontinent in seiner ganzen Breite durchschneidet. Die Fortsetzung derselben in ihren beiderseitigen Richtungen mit der bald hergestellten Dampfschifffahrt auf der Donau und dem Main wird den Deutschen Binnenstaaten den Völkerverkehr wieder zuführen, den ihnen die Umschiffung des Vorgebirges der guten Hoffnung und eine verkehrte Handelspolitik entzogen hatte. England dürfte den schon lange durch das Mittelländische und Rothe Meer gesuchten kürzeren Weg nach Ostindien nun eher über Ostende, Brüssel, Köln, Frankfurt a. M., Würzburg, Nürnberg, Regensburg, Wien, Pest, Gallatz, durch das Schwarze Meer, Sinope nach dem Euphrat und durch den Persischen Meerbusen finden." Ist die Elbe von Hamburg bis Dresden bahngerecht gemacht, folgt ein Eisenweg dem rechten Rheinufer von Basel bis Mainz, welcher sich in die grösseren Flussthäler der Schweiz fortsetzen, sowie längs der Wutach und Ablach, die Donau bis Ulm und selbst bis Regensburg begleiten könnte, und realisiren sich die Verknüpfungen des Mittel- und Unterrheins zur Weser und Elbe etwa in den Richtungen der Ruhr zur Diemel, der Sieg zur Eder, des Mains und der Kinzig zur Fulda, des Mains mit der Werra und Saale zur Weser und Elbe — Linien, welche alle auf Deutschem Boden liegen — so erhöht sich mit der vermehrten Theilnahme des Zoll- und Handelsvereins auch die Wichtigkeit jener grossen Kommunikation, die den Produkten zweier Welttheile eine neue Strasse durch das Herz Europas, durch Deutschland, anweist.

Nr. 29. **1836.**

Eisenbahnschleusen.

Ein Amerikanischer Ingenieur macht in dem Charleston-Courier den Vorschlag, die Eisenbahnen überall horizontal zu führen und die Steigungen durch Anlegung von Schleusen nach Art der Kanalschleusen zu überwinden, und bemerkt, dass angestellte Versuche ihn bereits von der Thunlichkeit und dem Nutzen dieses Vorschlages überzeugt haben. Die einzige Einwendung, welche dagegen vorgebracht worden, sei die, dass man auf diese Weise nicht so schnell reisen könne, als auf schiefen Flächen. Diese aber gebe er nicht einmal zu, indem er glaube beweisen zu können, dass ein 130 Fuss langer Wagenzug in 5 Minuten 30 Fuss hoch gehoben werden könne. Der dadurch entstehende Aufenthalt würde aber durch den Gewinn an Schnelligkeit auf den horizontalen Flächen reichlich wieder eingebracht. Da die Last durch die Kraft der Lokomotiven gehoben werde, so sei die dadurch bewirkte Ersparniss an Transportkosten unverkennbar. Durch diese Schleusen würde man in den Stand gesetzt, auf allen Eisenbahnlinien die kürzesten Routen von Punkt zu Punkt zu nehmen, alle tiefen Einschnitte, Tunnels und schiefen Flächen würden überflüssig, und da eine Schleuse, auf welcher eine Last von 160 t 30 Fuss gehoben werden könne, für höchstens 10 000 D. herzustellen sei, so werde dadurch eine ausserordentliche Ersparniss bei Anlegung der Eisenbahnen bewirkt. Herr Taylor von Charleston habe bereits ein Modell dieser Maschinerie verfertigt, welches jedem Sachverständigen zu zeigen derselbe bereit sei.

Nr. 30. **1836.**

Deutschlands Eisenbahnsystem in militärischer Beziehung.

In dieser Beziehung müssen die Eisenbahnen unter zwei Hauptgesichtspunkten betrachtet werden, nämlich 1. insofern dadurch die Vertheidigung der Länder verstärkt oder gefährdet, und 2. insofern die Einkünfte der Aktionäre und die Werthe der Aktien in Kriegszeiten vermindert werden können.

Zu 1. findet der Verfasser für nöthig, die Bemerkung vorauszuschicken, dass er, ein Laie in der Strategie, sich nicht der geringsten strategischen Kenntnisse rühmen kann, dass er also alles, was er in dieser Beziehung zu Gunsten der Eisenbahnen anführt, als Urtheile des simplen Menschenverstandes der Berichtigung Kunstverständiger unterwirft, und einzig in der Hoffnung, gründliche, strategische Urtheile zu veranlassen, ausspricht.

Nach der Ansicht des Verfassers muss schon dem gesunden Menschenverstande des Laien ein vollständiges, auf das ganze Territorium einer grossen Nation ausgedehntes Eisenbahnsystem als eine Maschine erscheinen, welche die Vertheidigungskräfte derselben bis zu einem Grade zu vervollkommnen geeignet ist, der kaum noch etwas zu wünschen übrig lässt und in der Wirkung einen dreifachen Kranz von Festungen weit übertrifft. Schon durch die Bedürfnisse der Industrie und des Verkehrs werden die Eisenbahnsysteme grosser Kontinentalnationen sich netzartig gestalten, so dass sie sich auf den Hauptpunkten im Innern konzentriren und von dem Mittelpunkt nach den Hauptgrenzpunkten ausstrahlen; schon diese Bedürfnisse werden im Frieden einen Fahrapparat erfordern, der zu Kriegszeiten ziemlich weit reichen dürfte, die grössten Massen von Truppen, von Artillerie, Munition und Proviant fortzuschaffen.

Um uns einen Begriff davon zu verschaffen, mit welcher Schnelligkeit, Leichtigkeit und Wohlfeilheit solche Massen bewegt werden, müssen wir hier dem vierten Bericht folgende Data zum voraus entnehmen. Die Zugkosten eines Centners Gewicht sind auf 10 Deutsche Meilen höchstens zu 1 gGr. anzuschlagen, wozu wir noch den Bahnzoll der wohlfeilsten Güterfracht zu 1 gGr. addiren. Nimmt man das Gewicht eines Infanteristen mit Armatur zu 2 Centnern an, so wird es voll gerechnet $1^3/_4$ Thaler kosten, denselben 100 Deutsche Meilen weit zu transportiren. Eine Armee von 100 000 Mann Infanterie wird also mit einem Aufwand von 175 000 Thalern 100 Deutsche Meilen weit transportirt werden können. Der Verfasser will gerade nicht vorschlagen, die Kavallerie mit Ross und Mann fahren zu lassen; allein aus den obigen Sätzen erhellt doch soviel, dass im Nothfalle auch Kavallerie mit bedeutender Kostenersparniss transportirt werden kann, indem die Kosten, das Gewicht eines Kavalleristen mit Ross und Armatur zu 20 Centnern angeschlagen, sich pro 100 Meilen nicht höher belaufen als auf $17^1/_2$ Thaler. Beim Transport der Artillerie, der Munition und des Proviants würde wenigstens dieselbe Ersparniss eintreten wie bei den wohlfeilsten Gütern, nämlich $^4/_5$ bis $^5/_6$ der sämmtlichen Transportkosten.

Nehmen wir auch an, der Staat hätte einen Theil des Fahrapparates vorräthig zu halten, so wäre dies immer noch kein bedeutender Gegenstand für das Militärbudget im Vergleich mit den daraus resultirenden Vortheilen. Um 100 000 Mann auf ein Mal zu transportiren, bedarf man etwa 100 Maschinen und 2 000 Wagen, die höchstens eine Million Thaler, also immer nur ungefähr den 10. Theil der Anlagekosten einer Festung ersten Ranges erfordern. Da dieser Apparat, insofern er zum Kriegsdienste ausschliesslich bestimmt ist, im Frieden kaum einer Abnutzung unterworfen wäre, so könnten dafür keine bedeutenden Summen in das jährliche Militärbudget kommen.

Nun erst kann man sich die Stellung einer mit solcher Maschinenkraft ausgerüsteten Nation denken. In der kürzesten Frist kann sie aus den entferntesten Gegenden im Centrum Streitkräfte sammeln und dieselben nach den vom Feinde bedrohten Punkten werfen. Mit ebenso grosser Leichtigkeit wird sie Artillerie, Munition und Proviantvorräthe konzentriren und den verschiedenen Armeekorps nachsenden. Die Heerzüge werden das Innere des Landes durch Einquartirungen, Vorspann usw. nicht erschöpfen oder die Strassen ruiniren, bevor sie zur Grenze gelangen. Die Truppen selbst werden ihre besten Kräfte nicht auf Märschen erschöpfen, bevor sie ins Treffen kommen. Auf dem Wagen ausgeruht, werden sie im ersten Moment ihrer Ankunft am besten imstande sein, sich mit dem Feinde zu messen. Und haben sie ihn auf einem Punkt lahm geschlagen, so können sie am zweiten oder dritten Tag nach der Schlacht auf einem anderen 50 bis 100 Meilen entfernten Punkt mit gleichem Erfolge verwendet werden, denn sie werden sich während des Transportes von ihren Strapazen erholt haben. Verwundete und Kranke schafft man nun mit der grössten Schnelligkeit und Schonung in die Lazarethe im Innern. Man braucht nicht Monate und Jahre, um eine Armee zum Behuf der Vertheidigung zu sammeln, nicht Beobachtungsarmeen Jahre lang mit grossen Kosten an den Grenzen aufzustellen. So leicht und wenig kostspielig es ist, eine Armee auf die Beine zu stellen und nach den bedrohten Punkten zu werfen, so leicht ist es nach beendigtem Krieg, sie aufzulösen und jeden wieder nach seiner Heimath zu versetzen.

Im schönsten Lichte stellen sich uns aber diese Wirkungen dar, wenn wir bedenken, dass alle diese Vortheile fast ausschliesslich der Vertheidigung zu statten kommen, dass es zehn Mal leichter ist, defensiv, und zehn Mal schwerer als bisher, offensiv zu agiren.

Die netzartige konzentrische Form des Eisenbahnsystems mit allen seinen Vortheilen in Herbeischaffung und Sammlung frischer Streitkräfte, mit seinem ganzen Fahrapparat kommt nur der angegriffenen Nation zu Statten. Der Feind dagegen kann nur auf einer oder auf wenigen Linien vorrücken. Je weiter er sich aber vorwärts wagt, desto gefährlicher wird seine Stellung, indem jeder Schritt, um welchen er dem Centrum näher rückt, die Gefahr vermehrt, von den auf den übrigen Linien herbeiströmenden Streitkräften eingeschlossen zu werden. Da es nicht schwer sein dürfte, von Strecke zu Strecke die Eisenbahnen durch Vertheidigungswerke zu decken, die es möglich machten, den Feind so lange aufzuhalten, bis neue Streitkräfte angelangt wären, und da durch streckenweisen Aufbruch der Bahn der Feind abgehalten würde, mit derselben Schnelligkeit nachzurücken, womit die Vertheidigungskräfte sich zurückzögen, so dürfte es der angegriffenen Nation möglich sein, dem Feinde jeden Tag eine frische Armee entgegen zu stellen, ihm jeden Tag ein neues Treffen zu liefern, während dieser, seinerseits, sich nicht in gleich günstiger Lage befände, die erlittenen Verluste von Tag zu Tag wieder zu ersetzen. Um alles mit einem Wort zu sagen, ein vollständiges Eisenbahnsystem wird das ganze Territorium einer Nation in Eine grosse Festung verwandeln, die von der ganzen streitbaren Mannschaft der angegriffenen Nation mit der grössten Leichtigkeit, mit dem geringsten Kostenaufwand und den geringsten Nachtheilen für das Land vertheidigt werden kann. Die erste und grösste Hauptwirkung der Eisenbahnsysteme in dieser Beziehung ist demnach die, dass die Invasionskriege aufhören; es kann nur noch von Grenzkriegen die Rede sein. Da aber die Erfahrung bald lehren wird, dass Grenzkriege, deren Siege nicht bis ins Innere verfolgt werden können, sich als zweck- und erfolglose Raufereien im grossen darstellen, so dürften die Kontinentalnationen demnächst zur Ueberzeugung gelangen, dass es für alle am klügsten wäre, wenn sie in Friede und Freundschaft nebeneinander wohnten und bei entstehenden Differenzen den Forderungen des Rechts und der Vernunft Gehör gäben. So wird das Eisenbahnsystem aus einer Kriegsmilderungs-, Abkürzungs- und Verminderungsmaschine am Ende gar eine Maschine, die den Krieg selbst zerstört und alsdann der Industrie der Kontinentalnationen dieselben Vortheile gewährt, welche England seit vielen Jahrhunderten aus seiner insularischen Lage erwachsen sind, und denen jenes Land zum grossen Theil den jetzigen hohen Stand seiner Industrie zu verdanken hat. Der zweiten Generation würde nicht mehr zerstört, was von der ersten gebaut worden ist, so dass die dritte wieder von vorn anzufangen hätte zu bauen; sie würde das Werk der Civilisation da fortsetzen, wo die vorige aufgehört hat, und es der folgenden zur Weiterbildung überlassen.

Anders stehen freilich die Verhältnisse, wenn nur eine einzige Nation auf dem Europäischen Kontinent sich dieser mächtigen Vertheidigungsmaschine versicherte. Zehn Mal stärker als zuvor in ihrer Vertheidigung gegen alle sie umgebenden Nationen, wäre sie zehn Mal furchtbarer in ihren Angriffen. Sie stände ganz in dem Vortheil einer ungeheuer grossen, stark besetzten, mit Proviant, Munition und Artillerie wohl versehenen, mit zahllosen Forts umgürteten Festung, dem unvertheidigten offenen Land gegenüber. Aus diesem Grunde liegt es ebenso wenig in unserer freien Wahl, ob wir uns der von den Fortschritten der Zeit gebotenen neuen Vertheidigungsmittel bedienen wollen oder nicht, als es in früheren Jahrhunderten in der freien Wahl unserer Vorväter lag, ob sie Pfeil und Bogen mit dem Feuergeschoss vertauschen wollten oder nicht. Wie sie, wenn ihre Feinde sich des Feuerrohrs bedienten, sich genöthigt sahen, diese Waffe gleichfalls zu ergreifen, so sind auch wir nicht blos durch Rücksichten für unseren Handel und unsere Industrie, sondern durch höhere Rücksichten für unsere Nationalsicherheit und Unabhängigkeit gezwungen, uns der Wohlthaten der neuen Erfindung zu bemächtigen. Jede Meile Eisenbahn, die eine benachbarte Nation früher fertig hat als wir, jede Meile, die sie mehr besitzt als wir, gibt ihr in strategischer Hinsicht ein Uebergewicht über uns.

Unter allen Kontinentalländern ist aber Deutschland durch seine geographische Lage, wie durch seine früheren Schicksale am dringendsten gemahnt, sich mit Eifer der von dieser neuen Erfindung gebotenen Vortheile zu bemächtigen. Aus dieser Betrachtung erwächst uns die Hoffnung, die Deutschen Regierungen werden mit Wohlgefallen Bestrebungen betrachten, welche darauf abzwecken, die centrale Lage des Deutschen Vaterlandes, die bis jetzt im Kriege eine Quelle unermesslicher Uebel gewesen ist, in eine Quelle unermesslicher Wohlthaten zu verwandeln, indem sie künftig dem Deutschen Volke im Frieden den Zwischenhandel und die Spedition des Europäischen Kontinents sichern, und im Kriege die Deutschen Mächte in den Stand setzen wird, nach allen Seiten hin als Vermittler und Moderatoren aufzutreten.

Nr. 33. 1836.

Errichtung einer Central-Korrespondenzanstalt für sämmtliche Deutsche Eisenbahnkompagnien.

In betreff dieser in Nr. 29 unserer Blätter zum Vorschlag gekommenen Anstalt haben wir unterm 10. August den verehrlichen Direktionen sämmtlicher Deutschen Eisenbahnkompagnien den hiernach unter A. abgedruckten Entwurf einer provisorischen Vereinbarung mitgetheilt, worauf bereits von dem Löbl. Direktorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn die unter B. abgedruckte Erklärung bei uns eingegangen ist.

Wir ersuchen die verehrlichen Direktorien ergebenst, die Einsendung Ihrer Erklärungen möglichst zu beschleunigen, da sich jetzt eben mehrere günstige Umstände vereinigen, um die Anstalt sogleich mit den besten Aussichten auf einen günstigen Erfolg ins Leben treten zu lassen.

A.

Punktation einer Vereinbarung der Deutschen Eisenbahnkompagnien zu den hiernach benannten Zwecken.

§ 1. Die Deutschen Eisenbahnkompagnien vereinigen sich zu dem Zwecke, um in den Vereinigten Staaten von Nordamerika einen Residentingenieur zu halten, welcher die Obliegenheit haben soll, über alle neuen Erfahrungen und Erfindungen, die in jenem Lande in Beziehung auf die Eisenbahnen bereits gemacht worden sind oder noch gemacht werden sollten, einer von ihnen zu errichtenden Central-Korrespondenzanstalt Bericht zu erstatten, von allen bedeutenden Eisenbahnanlagen in Nordamerika Einsicht zu nehmen, und über alles neue und empfehlenswerthe, was ihm an denselben auffällt, Nachricht zu geben.

Ausserdem soll derselbe dazu gebraucht werden, um über technische Gegenstände, worüber die einzelnen Kompagnien besondere Belehrung wünschen, ob sie in das Eisenbahnwesen einschlagen oder nicht, gründlichen Bericht zu geben, und jungen Ingenieuren, welche von einzelnen Kompagnien oder von dem Verein zu ihrer Ausbildung nach Nordamerika geschickt werden sollten, mit Rath und That an die Hand zu gehen.

§ 2. Die einzelnen Eisenbahnkompagnien tragen nach dem in der Anlage bemerkten Maassstab zu Bestreitung derjenigen Kosten bei, welche im Laufe des Jahres vom 1. September 1836 bis 1837 werden aufgewendet werden. Das erste Jahr soll als Versuchsjahr betrachtet werden, und man wird sich im Laufe des Sommers 1837 darüber verständigen, ob die Vereinigung aufzuheben sei, oder ob sie fortdauern soll und unter welchen Bestimmungen.

§ 3. Die Einnahmen und Ausgaben des Vereins, die Anstellungen und die Dekretirungen der Ausgaben, der Anschaffungen und Besoldungen während dieses Versuchsjahres besorgt diejenige Eisenbahndirektion, welche durch die relative Stimmenmehrheit der beitretenden Kompagnien hierzu erwählt werden wird.

Jede Kompagnie wird ihre Abstimmung an die Redaktion des Eisenbahnjournals in Leipzig einsenden, und diese wird von der getroffenen Wahl die erwählte in Kenntniss setzen, und zum Behuf der Kontrole derjenigen Direktion, welche nach der erwählten die meisten Stimmen erhalten hat, die Abstimmungen übersenden.

§ 4. Das dirigirende Kollegium wird bei der ersten Anstellung eines Residentingenieurs in Nordamerika hauptsächlich auf einen Mann Bedacht nehmen, der bereits in Nordamerika lebt, und der, sei er Deutscher oder Amerikaner, auf der Stelle tüchtige Dienste zu leisten imstande sein wird. Späterhin sollen zwei tüchtige Deutsche Ingenieure nach Nordamerika geschickt werden, um sich zu künftiger Uebernahme dieser Stelle zu befähigen. Es soll zu diesem Zweck ein Konkurs ausgeschrieben, die Kompetenten sollen von anerkannten Meistern in der Mechanik einem Examen unterworfen, und die Auswahl soll ohne eine andere Rücksicht als die der Tüchtigkeit getroffen werden.

§ 5. Es sollen auf gemeinschaftliche Kosten in Amerika bestellt und importirt werden: 1. ein Dampfwagen nach den besten Modellen derer, die auf der Baltimore und Ohiobahn im Gang sind, 2. ein Passagierwagen, 3. ein Frachtwagen. Diese Maschinen sollen sogleich bei ihrer Ankunft in Deutschland an diejenige Kompagnie abgelassen werden, welche das grösste Gebot darauf thun wird und sich verpflichtet, dieselben ungesäumt in Operation zu setzen. Der Erlös soll pro rata unter die kontribuirenden Eisenbahnkompagnien vertheilt werden, im Fall die Vereinigung im nächsten Jahre nicht weiter fortgesetzt würde; im entgegengesetzten Fall soll er von dem dirigirenden Kollegium verrechnet werden.

§ 6. Das dirigirende Kollegium soll auf den 1. August des nächstkommenden Jahres an die kontribuirenden Kom-

pagnien Rechnung ablegen und Bericht erstatten: 1. über seine Amtsführung, 2. über die Räthlichkeit, den Verein aufzuheben oder in der bisherigen Weise fortzusetzen oder ihn noch weiter auszudehnen, und 3. im Fall es letzteres nöthig fände, soll es deshalb unter Berücksichtigung der inzwischen eingelaufenen Wünsche und Ansichten der einzelnen Kompagnien geeignete Vorschläge machen und 4. die kontribuirenden Kompagnien zur Wahl einer neuen Direktion auffordern und dieselbe ins Werk setzen.

§ 7. Im Fall eine Kompagnie infolge von Gesuchen ihrer Mitbürger über Gegenstände, die streng genommen nicht gemeinschaftliche Sache sind, Auskunft zu haben wünscht, z. B. über die Verbesserung der Baumwollenspinnmaschinerie in Nordamerika, über die Erfindung einer Backstein-Formmaschine usw., sollen die damit verknüpften Kosten der gedachten Kompagnie besonders aufgerechnet werden, welcher sodann freisteht, ihren Regress an diejenigen zu nehmen, in deren Auftrag sie gehandelt hat.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Berichtigung. Die an der Linie Kocsárd-Maros-Vásárhely gelegene Station der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, deren Eröffnung für die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren in der Nr. 34 der Vereinszeitung an dieser Stelle bekannt gegeben wurde, heisst nicht — wie dort angegeben — Raduáth, sondern Radnóth.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Erholungsurlaub für die Eisenbahnbediensteten.

Eisenbahnminister Ritter v. Guttenberg hat am 5. d. Mts. an die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen einen Erlass gerichtet, in welchem die Gewährung eines vierzehntägigen Erholungsurlaubes an die Eisenbahnbediensteten angeregt wird. Der Erlass hat folgenden Wortlaut:

„Aus den Kreisen der Eisenbahnbeamten sind dem Eisenbahnministerium wiederholt Wünsche und Bitten um Zuerkennung eines turnusmässigen Erholungsurlaubes sowie um die pragmatische Sicherstellung dieser Begünstigung in den Dienstordnungen (Personalinstruktionen) zur Kenntniss gelangt. So wenig verkannt werden soll, dass infolge der nothwendigen Kontinuität des Eisenbahnbetriebes einer zeitweiligen grösseren Herabminderung des Personalstandes durch Beurlaubungen mancherlei Schwierigkeiten entgegenstehen, so liegt doch gerade in der kontinuirlich gleichmässigen Anspannung der Arbeitskraft ein unabweisbarer Grund, namentlich jenen Kategorien des Eisenbahnpersonals, welchen nicht regelmässige Ruhepausen zu statten kommen, eine Begünstigung zugänglich zu machen, welche bei anderen Berufszweigen, die mitunter weit geringere Anstrengungen erheischen, ziemlich allgemein besteht. Auch der Eisenbahnbeamte bedarf der Erholung, um den an ihn gestellten Anforderungen fortgesetzt gewachsen zu bleiben; eine Berücksichtigung der gedachten Bestrebungen der Beamtenschaft wird daher nicht nur eine Forderung der Humanität erfüllen, sondern auch das wohlverstandene Interesse des Dienstes fördern. Aus diesen Gesichtspunkten ist bei der Staatseisenbahnverwaltung schon seit Jahren den Beamten und Aspiranten die Gewährung eines vierzehntägigen Erholungsurlaubes im Jahre durch die Dienstordnung zugesichert, und hat diese Einrichtung nie zu dem geringsten Anstande Anlass gegeben, sondern sich bestens bewährt. Das Eisenbahnministerium ladet demnach die geehrten Bahnverwaltungen ein, geeignete Maassnahmen zu treffen, dass den unterstehenden Beamten alljährlich nach Zulässigkeit des Dienstes ein vierzehntägiger Erholungsurlaub in einer zur Ausnutzung desselben geeigneten Jahreszeit bewilligt werde und dass dieses Zugeständniss in der Dienstordnung (Personalinstruktion) zum Ausdrucke gelange. Bei der stets bewährten wohlwollenden Fürsorge der geehrten Bahnverwaltungen gegenüber dem unterstehenden Personal glaubt sich das Eisenbahnministerium der zuversichtlichen Erwartung hingeben zu können, dass diese in öffentlichen Rücksichten begründete und nach dem Beispiele der Staatseisenbahnverwaltung durchführbare Maassnahme in kürzester Frist ins Leben treten werde. Ueber die getroffenen Verfügungen wolle bis spätestens Ende Juni dieses Jahres Bericht erstattet werden."

Einstellung der Signalisirung der Abfahrt der Züge durch Glocken in Ungarn.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat an die Eisenbahndirektionen folgende Cirkularverordnung erlassen:

„Die in den Punkten 27, 28, 29, 30 und 64 der Signalisirungsinstruktion vorgeschriebenen Glockensignale stelle ich vom 1. Juni d. J. ab ein. Ich fordere die Direktion auf, die in dieser Beziehung erforderlichen Verfügungen ungesäumt treffen zu wollen. Insbesondere ist zu veranlassen, dass das reisende Publikum von der Einstellung dieser gewohnten Signale durch auffällig gedruckte Kundmachungen, welche in den Vorhallen, Warte- und Speisesälen und zwar an dem Publikum leicht zugänglichen Stellen anzubringen sind, im vorhinein orientirt werde und dass die Bestimmung des 1. Absatzes des § 16 des Betriebsreglements, wonach die Reisenden zum Einsteigen in die Wagen, um das Zurückbleiben zu vermeiden, durch Ausrufen oder Klingeln aufzufordern sind, streng einzuhalten sei. Die obenbezeichneten Punkte der Signalisirungsinstruktion sind am Tage des Inslebentretens dieser Abänderung zu streichen und bis zum Erscheinen der in Umarbeitung befindlichen neuen Grundsätze handschriftlich zu korrigiren. Von den getroffenen Verfügungen erwarte ich seinerzeit Bericht."

Es wird sonach vom 1. Juni l. J. angefangen, die Abfahrt der Züge in den Bahnhöfen Ungarns nicht mehr durch Glockensignale, sondern nur durch Ausrufen und elektrische Klingeln dem Publikum bekannt gegeben werden — eine Neuerung, die in Oesterreich bereits eingeführt und im Auslande schon seit Jahren gebräuchlich ist.

Bau einer Eisenbahnbrücke zwischen Baja und Battaszék.

Beim Bau der Alföld-Fiumaner Bahn ist anstatt der Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Nagyvárad und Fiume die Bahn auf grossen Umwegen über Slavonien geführt worden. Hierdurch erfolgte die Erschwerung des Verkehrs für die fruchtbarsten Gegenden Ungarns sowie für ganz Siebenbürgen. Wichtige Verkehrscentren, wie Szabadka, Szeged, Temesvár, Arad, Nagyvárad mussten den Exportverkehr nach Fiume über Gombos und im Winter, wenn die Fähre nicht verkehren konnte, gar über Budapest oder Ujvidék abwickeln. Diese Schwierigkeiten und insbesondere die relativ sehr hohen Frachtsätze, welche einen regeren Export per mare unmöglich machten, haben die Aufmerksamkeit der Regierung auf sich gelenkt und den Ausbau der Eisenbahnbrücke zwischen Baja und Battaszék in Erwägung zu ziehen veranlasst. Trotz der nicht zu unterschätzenden technischen Schwierigkeiten, die den Bau der erwähnten Brücke sehr kostspielig machen, scheint nun der Bau der Brücke gesichert zu sein. Die Projekte des Brückenbaues sind angeblich bereits vollkommen fertiggestellt, sodass die bezügliche Gesetzesvorlage demnächst dem Parlament vorgelegt wird und die Bauarbeiten noch in diesem Jahre werden begonnen werden können.

Man erwartet von der neuen Verbindung eine wohlthätige Wirkung auf den Cerealien- und Mehlexport.

Zweitheilung des Pensionsfonds der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister gestattet, dass der Pensionsfonds der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, welchem bisher auch die Beamten der Maschinenfabrik der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, sowie jene des Diosgyörer Eisenwerkes angehörten, getheilt werde und für die Angestellten der Fabriken ein gesonderter Pensionsfonds errichtet werde. Die Zweitheilung ist dergestalt durchzuführen, dass die bereits pensionirten Fabrikangestellten auch weiterhin ihre Pension aus dem Fonds der Königlich Ungarischen Staatsbahnen erhalten, während die noch im aktiven Dienste Stehenden, sowie die von denselben bereits geleisteten Einzahlungen für den Pensionsfonds dem neu zu kreirenden Pensionsinstitute überwiesen werden.

Regelung des Eisenbahn-Tarifwesens in Oesterreich.

Der Verein „Kommunikation" hielt jüngst unter dem Vorsitze des Präsidenten, Kammerraths Schefftel, die diesjährige Generalversammlung ab. Der Versammlung wohnten Sektionschef Dr. v. Wittek, Sektionschef Liharzik, Kaiserlicher Rath Bardas und Oberinspektor Widimsky vom Eisenbahnministerium bei. Die Versammlung nahm zunächst den Rechenschaftsbericht zur genehmigenden Kenntniss, ertheilte dem Vorstande das Absolutorium und vollzog die Wahlen in den Vorstand. Hierauf referirte Dr. Meitner über eine Denkschrift, welche dem Eisenbahnminister überreicht werden wird. Dieselbe enthält Vorschläge zur Regelung des Oesterreichischen Eisenbahn-Tarifwesens. In dieser Eingabe gelangen im wesentlichen nachstehende Wünsche, Beschwerden und Forderungen des verfrachtenden Publikums zum Ausdrucke: 1. Die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen sollen zur strengen Beachtung der geltenden Gesetze und Verordnungen über die Art der Erstellung neuer Tarife und die mindestens von 3 zu 3 Jahren vorzunehmende Revision bestehender Tarife verhalten werden; die Tarifbestimmungen sollen klar und allgemein fasslich ausge-

drückt werden, die technische Anlage der Tarife soll thunlichst einfach sein; insbesondere sollen Verbandstarife weder miteinander noch mit gleichzeitig zu Recht bestehenden Lokaltarifen kollidiren. 2. Neue Tarife, welche Erhöhungen der Frachtsätze oder sonstige Erschwerungen der Transportbedingungen mit sich führen, sind 6 Wochen vor ihrer Wirksamkeit nicht blos im allgemeinen anzukündigen, sondern ihrem ganzen Inhalte nach zu veröffentlichen. Die Eisenbahnverwaltungen wären zu verhalten, nicht nur die Tarife selbst, sondern auch sämmtliche zur Ermittelung und Kontrole der Fracht- und Nebengebührenberechnung sowie der sonstigen Transportbedingungen erforderlichen Behelfe dem verfrachtenden Publikum zur Verfügung zu stellen. 3. Die Häufung von Nachträgen und Anhängen sei durch genaue Beobachtung der Vorschriften der Ministerialverordnung vom 1. November 1890 thunlichst zu vermeiden. 4. Die Eisenbahnverwaltungen sollen zu einer möglichst koulanten, dem Erfordernisse einer leichten und glatten Abwickelung des Transportgeschäftes entsprechenden Anwendung und Handhabung der tarifarischen Bestimmungen nachdrücklichst angewiesen werden.

Sektionschef v. Wittek betonte, dass das Eisenbahnministerium die Beschwerden einer eingehenden Prüfung unterziehen werde und bemerkte, dass mehrere Wünsche berechtigt und die gegebenen Anregungen auch ausführbar seien. Er gab der Versammlung die Versicherung, dass das Eisenbahnministerium sich die Förderung des Exportes und der Industrie angelegen sein lasse. — Die Denkschrift wurde einstimmig angenommen und hierauf die Versammlung geschlossen.

Ausnahmetarife für den Oesterreichischen Export.

Der Böhmische Landeskulturrath beschloss, eine Eingabe an das Eisenbahnministerium zu richten, in welcher gebeten wird, dass auf den Staatsbahnen und den Privatbahnen die Einführung solcher tarifarischer Begünstigungen für den Oesterreichischen Getreide-, Malz- und Mehlexport in Erwägung gezogen werden möge, die geeignet wären, gegenüber den Deutschen Ausnahmetarifen dem Oesterreichischen Export seine bisherigen Absatzgebiete zu sichern. Das Ministerium des Aeusseren soll ferner ersucht werden, gegen die dem Geiste des mit Deutschland abgeschlossenen Handelsvertrages zuwiderlaufenden tarifarischen Begünstigungen der Deutschen Bahnen bei der Deutschen Reichsregierung Vorstellungen zu machen.

Legung des 2. Geleises bei der Buschtěhrader Eisenbahn.

Das Eisenbahnministerium hat die Buschtěhrader Bahn aufgefordert, an die Legung des 2. Geleises zu schreiten. In dieser Angelegenheit theilt der Geschäftsbericht der Verwaltung für das Jahr 1896 folgendes mit:

„Wie bereits in den früheren Geschäftsberichten erwähnt, haben wir im Jahre 1890 mit der Herstellung des 2. Geleises begonnen, und es befindet sich seit dem Jahre 1895 die 36,75 km lange Strecke Chodau-Tirschnitz im Doppelgeleisbetriebe; im Jahre 1896 haben wir das Bauprojekt für das 2. Geleis in der Strecke Carlsbad-Chodau dem hohen K. K. Eisenbahnministerium vorgelegt. Mit Erlass vom 26. August 1896 ist uns von Seiten dieses Ministeriums die Aufforderung zugekommen, den Bau des 2. Geleises nunmehr auf sämmtlichen dermal noch eingeleisigen Linien der Gesellschaft, auf welche die Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 1. Juli 1868 Anwendung finden, in Angriff zu nehmen und zu diesem Behufe bis längstens Ende Oktober 1896 die bezüglichen Projekte und Kostenvoranschläge vorzulegen. Begründet war diese Aufforderung mit dem Hinweise auf § 3, Absatz 4, der gedachten Allerhöchsten Konzessionsurkunde, wonach die K. K. Staatsverwaltung berechtigt ist, die Legung des 2. Geleises für jene Strecken des den Bestimmungen dieser Allerhöchsten Konzessionsurkunde unterliegenden Bahnnetzes, bezüglich deren sie es für nothwendig findet, zu verlangen, wenn der jährliche Rohertrag während zweier aufeinander folgenden Jahre die Summe von 140 000 fl. Oesterr. Währ. Silber für die Meile überschreitet, welcher Fall bereits eingetreten sei. Später verlängerte das K. K. Eisenbahnministerium den Vorlagetermin für das geheischte Projekt bis zum 1. März d. J. und behielt die eventuelle Einleitung mündlicher Verhandlungen weiterer Entschliessung vor. Infolge dessen wurde am 28. Februar d. J. ein generelles Projekt für das 2. Geleis auf den fraglichen Strecken vorgelegt und sind seither die Arbeiten zur Aufstellung der vollständigen Bauprojekte im Zuge.“

Die Linien, welche den Gegenstand der Konzessionsurkunde vom 1. Juli 1868 bilden, umfassen im ganzen rund 357 km, wovon die Strecke Chodau-Tirschnitz mit einer Betriebslänge von rund 37 km bereits doppelgeleisig ist. Es würde sich demnach um Bahnlinien von zusammen etwa 320 km handeln, für welche die Staatsverwaltung in dem oben erwähnten Erlasse die Legung des 2. Geleises geltend macht.

Betriebseröffnungen.

Ungarische Staatsbahnen. In Ergänzung der Mittheilung in Nr. 40 S. 359 d. Ztg. ist noch mitzutheilen, dass die am 13. d. Mts. eröffnete vollspurige Lokalbahn Bakócza-Felsö-Mindszent-Komló 18,78 km lang ist und einer Aktiengesellschaft gehört. Die Lokalbahn wird durch die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen verwaltet und ist der Betriebsleitung in Zagrab (Agram) und dem Verkehrsinspektorat in Pécs (Fünfkirchen) unterstellt. An derselben liegen ausser der Anschlussstation Bakócza-Felsö-Mindszent, welche bisher nur eine für Personen-, Gepäck- und Wagenladungsfrachtgutverkehr eingerichtete Halte- und Verladestelle war, nunmehr aber für Gesammtverkehr eingerichtet wurde, die Stationen: Magy-Hertelend (6,00 km ab Bakócza-Felsö-Mindszent), Szék (9,20 km), Jánosi (15,05 km) und Komló (18,78 km), ferner die Haltestellen Egyházbér (3,59 km) und Pölöske (12,07 km). Die Stationen sind für den Gesammtverkehr, die Haltestellen dagegen nur für Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Der Bericht der Direktion feiert in seinem allgemeinen Theile den fünfundzwanzigjährigen Bestand der Gesellschaft. Das abgelaufene Jahr 1896 — sagt der Bericht — war nicht nur ein Jubelfest für die ganze Ungarische Nation, sondern auch speziell für unsere Gesellschaft, indem wir mit diesem Jahre in das fünfundzwanzigste Jahr des Bestandes seit der Betriebseröffnung auf der ganzen Strecke (18. März 1872) eintraten, und diese Thatsache erfüllt uns mit um so höherer Befriedigung, als wir zugleich konstatiren können, dass unsere Bahn in erfreulicher Weise prosperirt und dass die Betriebsresultate dieses Jahres die besten seit dem Bestande der Bahn genannt werden müssen.

Während nämlich auf der Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Jahre 1873, als dem ersten Jahre nach der Eröffnung des Betriebes, auf der ganzen Strecke von sämmtlichen Zügen 1 031 658 km zurückgelegt und 189 519 640 Bruttot verfrachtet sowie eine Bruttoeinnahme von 2 481 782,51 fl. erzielt wurde, weist das Jahr 1896 infolge der stetigen Zunahme des Verkehrs eine Leistung von 3 007 227 Zugkm mit 874 162 785 Bruttot und eine Bruttoeinnahme von 7 335 407,44 fl. auf. Gegenüber den Einnahmen des Jahres 1895 im Betrage von 6 917 585,98 fl. ergibt sich eine Mehreinnahme von 417 821,46 fl. Demzufolge waren auch die Leistungen grösser als in dem vorangegangenen Jahre, und zwar hat sich der Verkehr bei den Zugkilometern um 16,35 % und bei den beförderten Bruttotonnen um 11,74 % erhöht. Die Betriebsausgaben haben im abgelaufenen Betriebsjahre 3 898 600,97 fl., daher um 185 020,40 fl. mehr betragen als im Jahre 1895. Diese Erhöhung der Ausgaben wurde ausser den mit den Mehrleistungen verbundenen Kosten dadurch verursacht, dass die für die Oesterreichische Strecke entfallende Steuer um ein Bedeutendes höher ist als im Jahre 1895. Trotzdem ist der Betriebsüberschuss des abgelaufenen Jahres um 232 801,06 fl. grösser als im Jahre 1895 und war auch der Betriebskoeffizient ein sehr günstiger, da die eigentlichen Betriebsausgaben 45,82 % der Betriebseinnahmen in Anspruch nehmen. Ferner wird mitgetheilt, dass von den Obligationen der 5 % Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1868 wieder 6 961 Stück zur Einlieferung gelangt sind, so dass derzeit nur mehr 1 725 Stück im Nennbetrage von 345 000 fl. aushaften. Aus der schwebenden Anleihe von 1 200 000 fl. wurden im Jahre 1896 (für die Ungarische Strecke) für erforderliche Neubauten, Anschaffungen von Maschinen-Reservebestandtheilen, sowie für Baukosten der am 29. Juli 1896 dem Verkehr übergebenen Csorbasee-Zahnradbahn im ganzen 543 314,47 fl. verwendet. Auf der Oesterreichischen Strecke wurden zu Lasten des Investitionsfonds keinerlei neuere Bauten ausgeführt. Bezüglich Ausbaues des 2. Geleises der Strecke Oderberg-Zsolna wurde bisher eine definitive Entscheidung der beiden Regierungen nicht erlangt; die Direktion hat, um die Leistungen der Strecke möglichst bald zu erhöhen und den dichten Verkehr anstandslos abwickeln zu können, in der Strecke Jablunka-Csácza die Herstellung des 2. Geleises in Aussicht genommen. Die Genehmigung dieses Projektes ist indess bisher noch nicht erfolgt.

Die Konzessionirung der Arvathal-Lokaleisenbahn ist auch im abgelaufenen Betriebsjahre nicht erfolgt, die Konzession zum Bau und Betrieb der Karwin-Petrovitzer Lokaleisenbahn wurde vom Oesterreichischen Eisenbahnminister an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ertheilt.

Stets besorgt für das Wohlergehen des Personals errichtete die Direktion mit 1. Januar d. J. einen Unterstützungsverein für jene Bediensteten, die nicht Mitglieder des Pensionsinstituts sind, wodurch es ermöglicht wird, sowohl den Beamten selbst, als auch deren Wittwen und Waisen eine Versorgung zu gewähren. Für die besondere Verpflegung des Personals auf der Strecke, namentlich aber der Werkstättenarbeiter, hat die Direktion in der Weise gesorgt, dass sie dem Personal die Errichtung eines Konsumvereins in Ruttka ermöglicht hat. — Mit Befriedigung wird hervorgehoben, dass das Personal den Dienst auch im abgelaufenen Jahre mit lobenswerther Wachsamkeit und Hingebung versehen hat.

Auf den gesellschaftlichen Linien wurden im Jahre 1896 befördert: 2 260 080 Personen, 4 466 t Reisegepäck, 7 943 t Eilgüter und 3 566 034 t Frachtgüter. — Die Staatsgarantie hat die Gesellschaft für die Oesterreichische Strecke nicht in Anspruch genommen, für die Ungarische Strecke würden 268 983 fl. Silber (— 175 337 fl.) entfallen, die jedoch aus dem reinen Ueberschusse der Oesterreichischen Linien gedeckt werden; an Staatsgarantie in Gold wurden vom Ungarischen Staate 629 292 fl. in Anspruch genommen.

Lemberg-Belzecer Bahn.

Aus dem Geschäftsberichte dieser Bahn ist zu entnehmen, dass sich der Reingewinn für das Jahr 1896 auf 97 257 fl. stellt und somit um 52 528 fl. hinter dem des Vorjahres zurückbleibt. Die Dividende wurde mit 7 fl. oder 3,5 % gegen 10 fl. = 5 % im Vorjahre vorgeschlagen.

Elektrische Kleinbahn Linz-Urfahr-Pöstlingberg: Konzession.

Die Regierung hat der Länderbank die Konzession zum Bau und Betriebe einer unter Einbeziehung und entsprechenden Umgestaltung der bestehenden Linzer Pferdebahn herzustellenden mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn vom Staatsbahnhof in Linz zum Mühlkreisbahnhofe in Urfahr und von da auf den Gipfel des Pöstlingberges ertheilt.

Die Mohács-Fünfkirchner Bahn im Jahre 1896.

Aus dem Geschäftsberichte der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft und aus deren Rechnungsabschlüssen für das abgelaufene Jahr erfahren wir, dass die das Eigenthum der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft bildende Mohács-Fünfkirchner Bahn einen Reinertrag von 380 000 fl. ergeben hat, somit der Reingewinn gegenüber demjenigen des Vorjahres um 42 000 fl. gestiegen ist.

Was die Dampfschifffahrtsgesellschaft betrifft, so haben sich die Ergebnisse des geschäftlichen Betriebes im Jahre 1896 weit besser gestaltet als im Jahre 1895.

Die Einnahmen der Schifffahrt betrugen . .	11 740 000 fl.
die Ausgaben einschliesslich der Werthabschreibungen	10 850 000 „
das Reinerträgniss somit	890 000 fl.
Die Kohlenwerke haben einen Reingewinn von ergeben.	630 000 „
Die Mohács-Fünfkirchner Bahn wie oben erwähnt	380 000 „

Das Gewinn- und Verlustkonto schliesst mit einem Gewinnsaldo von 1 376 221 fl., d. i. um 670 997 fl. mehr als im Vorjahre. Von diesem Reinerträgnisse sind abzüglich des vorjährigen Saldovortrages 15 % = 202 573 fl. an die Staatsverwaltung zurückzuzahlen; es verbleiben somit 1 173 648 fl. zur Verfügung, von welchen 4 % = 21 fl. für die Aktie zu vertheilen sein wird und 165 648 fl. auf neue Rechnung übertragen werden können.

Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die Gesellschaft veröffentlicht ihren Geschäftsbericht für das abgelaufene Jahr. Die Betriebsergebnisse der gesellschaftlichen Linien bezeichnet der Bericht insbesondere im Entgegenhalte zu jenen des Vorjahres als befriedigende. Zwar hat der Niedergang im Viehverkehre infolge der stetig um sich greifenden Viehseuchen weitere Fortschritte gemacht; auch die mit der Zuckerindustrie zusammenhängenden Transporte sind zurückgeblieben, und es haben die Ausgaben eine weitere Steigerung erfahren; der Aufschwung im Getreideverkehre auf weite Transportstrecken und die weitere Entwickelung des Lokalgüterverkehrs haben jedoch eine erhebliche Steigerung der Einnahmen zur Folge gehabt, so dass das Gesammtergebniss, ohne dasjenige des günstigen Jahres 1894 zu erreichen, doch dasjenige des Vorjahres weit übertrifft.

Vergleicht man die Ziffern, welche die Ergebnisse des eigentlichen Betriebes darstellen, also Einnahmen und Ausgaben, diese letzteren ausschliesslich der öffentlichen Abgaben und Dotationen, mit jenen des Jahres 1895, so ergeben sich folgende Resultate:

Jahr	Betriebseinnahmen fl.	Betriebsausgaben fl.	Betriebsüberschuss fl.	Betriebskoeffizient %
1896	27 710 448	11 599 591	16 110 856	41,86
1895	25 838 836	11 171 482	14 667 353	43,24
	+ 1 871 611	+ 428 108	+ 1 443 503	— 1,38

Die Betriebseinnahmen haben sich demnach im Jahre 1896 gegen das Vorjahr um 1 871 611 fl. oder 7,24 % erhöht; die Betriebsausgaben sind um 428 108 fl. oder 3,83 % gestiegen; der Ueberschuss aus dem Betriebe der gesellschaftlichen Linien im abgelaufenen Jahre ergibt demnach ein Mehr von 1 443 503 fl. und der Betriebskoeffizient ist von 43,24 auf 41,86 % gesunken.

Nicht so günstig als das Resultat des Bahnbetriebes gestaltete sich jenes der Domänen. Der Reinertrag ist bei diesen erheblich zurückgeblieben. Wie sich der Ausfall auf die einzelnen Objekte vertheilt, ersieht man aus folgender Zusammenstellung:

	1896	1895	gegen 1895
	Gulden		
Kohlenwerke in Brandeisl-Kladno .	156 088	235 680	— 79 591
Wiener Maschinenfabrik	466 195	234 534	+ 131 660
Summe der Werke in Oesterreich	622 283	570 215	+ 52 068
Werke in Ungarn	741 336	1 113 322	— 371 986
zusammen	1 363 619	1 683 537	— 319 917
ab hiervon: allgemeine Unkosten .	791 685	756 581	+ 35 104
Reinertrag	571 934	926 956	— 355 021

Bezüglich des finanziellen Standes der Gesellschaft ergibt sich folgendes:

das realisirte Kapital betrug Ende 1896		360 856 213 fl.
Davon waren verausgabt:		
für die Oesterreichischen Eisenbahnlinien (ohne Ergänzungsnetz)	164 336 216 fl.	
Buchwerth der von dem Ungarischen Staate zu bezahlenden Annuität	166 790 958 „	
für Verbrauchsgegenstände und Materialien	2 564 430 „	
für die Berg- und Hüttenwerke und Domänen	30 952 083 „	
für die nicht zum Domänenbesitze gehörenden Immobilien in Oesterreich	31 926 „	364 675 614 „
Mehrbetrag der Ausgaben		3 819 400 fl.

Beim Ergänzungsnetze war der seiner Zeit erzielte Erlös der Prioritätenemission im Betrage von 52 333 013 fl. bis Ende 1896 nicht nur vollständig verausgabt, sondern es resultirte noch eine Ueberschreitung dieses realisirten Kapitals um 200 732 fl. Die unbedeckten Baukosten des gesammten Unternehmens übersteigen sonach den Betrag von 4 Millionen Gulden. Für die Fundirung dieses Abganges ist bekanntlich bereits Vorsorge getroffen durch die im Jahre 1895 aufgenommene Anleihe von 200 Millionen Mark. Diese Anleihe war bestimmt, einerseits zur Tilgung der 5 % gesellschaftlichen Prioritäten, andererseits zur Bestreitung etwaiger künftiger Investitionen. Bisher ist nur ein Theilbetrag von 52 169 400 ℳ, und zwar ausschliesslich im Wege der Einziehung 5 % Obligationen emittirt worden. Eine Emission zu Investitionszwecken ist noch nicht erfolgt.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Dem Geschäftsberichte über das abgelaufene Jahr ist zu entnehmen, dass die Einnahmen im Jahre 1896 3 910 000 fl. betrugen (+ 110 000 fl.), die Ausgaben die Höhe von 3 000 000 fl. erreichten. Die eigentlichen Betriebskosten, mit Einschluss der Ausgaben für die mitbetriebenen Lokalbahnen, stellen sich nach Abzug der Steuern und Stempelgebühren, der Kosten des Sanitätsdienstes, der Pachtzinse für Benutzung fremder Bahnanlagen, der Beiträge für Pensionsfonds, Krankenkasse, Unfallversicherung, Entschädigungen aus dem Haftpflichtgesetze und sonstiger Auslagen, welche zusammen 502 167 fl. betragen, auf 2 520 000 (+ 160 000) fl. Der Vorschuss aus dem Titel der Staatsgarantie beträgt für das Jahr 1896 961 693 fl. und ist gegenüber dem Jahre 1895 um 91 231 fl. grösser. Der Ueberschuss des Jahres 1896 beträgt 55 295 fl. und stehen einschliesslich des Vortrages vom Vorjahre (192 376 fl.) im ganzen 247 671 fl. zur Verfügung der Aktionäre. Es wird eine Vertheilung von 9 fl. auf die Aktie vorgeschlagen werden.

Lokalbahn Debreczin-Nyirbátor.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat dem Ingenieur und Bauunternehmer Armin Pollak die Vorkonzession zum Bau einer normalspurigen Vizinalbahn von Debreczin nach Nyirbátor ertheilt. Die projektirte Bahn berührt eine der fruchtbarsten Gegenden Ungarns und ist der Ausbau derselben für die wirthschaftlichen Verhältnisse der Komitate, welche sie durchziehen wird, von ausserordentlichem Vortheil.

Lokalbahn Szolnok-Kiskun-Félegyháza.

Die Aktiengesellschaft obiger Lokalbahn hat am 9. d. Mts. ihre konstituirende Generalversammlung abgehalten. In der nach der Konstituirung stattgehabten Direktionssitzung wurden

die Funktionäre gewählt. Der Bau der Bahn ist schon in Angriff genommen und wird die Strecke voraussichtlich im Monat Oktober d. J. dem Verkehr übergeben werden können.

Wiener Lokalbahnen.

Die (neunte) ordentliche Generalversammlung oben genannter Bahnen wurde am 17. d. Mts. unter Vorsitz des Präsidenten Freiherrn von Pirquet und in Anwesenheit von 18 Aktionären, welche 278 Stimmen vertraten, abgehalten.

Nach dem für das abgelaufene Jahr vorgelegten Berichte wurden auf der gesellschaftlichen Lokalbahn Wien-Guntramsdorf im Jahre 1896 befördert: 657 789 (+ 10 579) Personen mit einer Roheinnahme von 69 931 fl. und 276 952 (+ 100 591) t Frachten mit einer Roheinnahme von 115 663 fl. Die gesammten Einnahmen beziffern sich auf 187 302 (+ 40 367) fl. Von diesen Einnahmen entfallen im Sinne des mit der Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmung Arnoldi abgeschlossenen Betriebsvertrags 121 251 fl. als Antheil für die Führung des gesammten Betriebs, ferner 44 024 fl. an 4 % Zinsen für 1 050 600 fl. Prioritätsobligationen einschliesslich der Tilgung von 10 Stück Obligationen, 13 121 fl. allgemeine Verwaltungsauslagen, zusammen 178 396 fl.; es verbleibt sonach ein Ueberschuss von 8 906 fl. Der Verwaltungsrath beantragt 180 fl. dem Spezial-Reservefonds zuzuweisen und den Rest von 8 726 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Indem der Verwaltungsrath bezüglich des Wechsels in der Betriebsführung der gesellschaftlichen Linien, der Fortsetzung der Lokalbahn nach Baden und des Ankaufs der der Elektrizitäts-Aktiengesellschaft vormals Schuckert & Co. gehörigen elektrischen Bahn- und Beleuchtungsanlagen in Baden-Vöslau auf die Ergebnisse der ausserordentlichen Generalversammlung vom 23. März d. J. verweist, theilt er weiter mit, dass bezüglich des Projekts Matzleinsdorfer Viadukt zum St. Marxer Viehmarkte einerseits und zum Meidlinger Schlachthause bezw. zum Tivoli andererseits am 30. Januar d. J. die Begehungskommission ausgeschrieben war, jedoch infolge der ablehnenden Haltung der Gemeinde Wien über die Bewilligung der Strassenbenutzung vorläufig vertagt und von Seite des Eisenbahnministeriums für die Abgabe einer definitiven Aeusserung der Gemeinde ein dreimonatlicher Termin zugestanden wurde. Es entspinnt sich eine längere Diskussion bezüglich der Ertheilung des Absolutoriums an zwei Verwaltungsrathsmitglieder, welches schliesslich dennoch ertheilt wird mit dem Zusatze: „unbeschadet der Prüfung, betreffend die Führung der Geschäfte mit Herrn Arnoldi.“ Der Antrag des Verwaltungsraths über die Verwendung des Reingewinns wurde einhellig angenommen. Schliesslich wurden mehrere Statutenänderungen vorgenommen.

Wiener Tramwaygesellschaft.

Der Eisenbahnminister hat am 22. d. Mts. an die Wiener Tramwaygesellschaft einen Erlass gerichtet, in welchem der Verwaltungsrath aufgefordert wird, Anträge über eine Herabsetzung der Fahrpreise auszuarbeiten und so bald als möglich der Regierung zu unterbreiten; diese Anträge sollen dann im Vereine mit einigen anderen rechtlichen und administrativen Fragen den Gegenstand mündlicher Verhandlungen bilden. Der Erlass lautet:

„Nach dem dortseitigen Geschäftsberichte für das Jahr 1896 bezifferten sich die Betriebseinnahmen in diesem Jahre für das 80,742 km lange Netz der gesellschaftlichen Linien mit 5 362,961 fl. oder für das Bahnkilometer mit 66 421 fl. Es ergibt sich daher im Zusammenhalte mit den kilometrischen Bruttoeinnahmen der Jahre 1894 und 1895 von 60 101 fl. bezw. von 63 048 fl., für die drei letzten Betriebsjahre eine durchschnittliche kilometrische Bruttoeinnahme von 63 190 fl. Im Hinblick auf dieses Betriebsergebniss ist das Eisenbahnministerium veranlasst, im Sinne des § 10, Abs. 2 des Konzessionserlasses des K. K. Handelsministeriums vom 14. April 1889 grundsätzlich mit der Herabsetzung der Tarife auf den gesellschaftlichen Linien im Anordnungswege vorzugehen. Zu diesem Zwecke wird vorerst der geehrte Verwaltungsrath eingeladen, eine den Verkehrsbedürfnissen möglichste entsprechende Tarifreduktion in eingehende Erwägung zu ziehen und hierbei auch auf die wünschenswerthe Vereinfachung des gegenwärtig wenig übersichtlichen Tarifes, sowie auf die Einführung von den Münzsorten der Kronenwährung angepassten Zonensätzen von 10, 20 und 30 Hellern = 5, 10 und 15 kr. in Rücksicht zu nehmen.

Gleichzeitig ist der Gesellschaft ein Erlass zugekommen, mit welchem dieselbe aufgefordert wird, das der Regierung vorgelegte Statut einer Invaliditäts- und Unterstützungskasse nach folgenden Grundsätzen abzuändern: Die Pension wäre nach zurückgelegten 10 Dienstjahren mit 30 % des zuletzt bezogenen Lohnes zu bemessen, und hätte sich diese Pension für jedes weitere Theilnahmejahr bis zur Höchstpension von 60 % des zuletzt bezogenen Taglohnes bei Zurücklegung von 35 Dienstjahren zu erhöhen, wobei bemerkt wird, dass die Bediensteten dem Vernehmen nach auch bereit sind, einer Erhöhung ihrer Beiträge von 3 auf 4 % des jeweiligen Lohnes zuzustimmen.

Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.

In der am 18. d. Mts. stattgehabten Sitzung des Verwaltungsrathes der Betriebsgesellschaft wurde die Bilanz für das Jahr 1896 vorgelegt, welche einschliesslich des 138 505 Frcs. betragenden Vortrages vom Vorjahre einen Betriebsnettoüberschuss von 2 673 804 (+ 429 693) Frcs. ergibt. Der Verwaltungsrath hat beschlossen, der am 26. Juni d. J. in Wien stattfindenden Generalversammlung vorzuschlagen: dem ordentlichen Reservefonds 126 764 (+ 20 459) Frcs., dem Erneuerungsfonds 300 000 (+ 200 000) Frcs., dem ausserordentlichen Reservefonds 500 000 (+ 200 000) Frcs. zuzuweisen, eine Dividende von 16 Frcs. für die Aktie mit zusammen 1 600 000 Frcs. zu bezahlen und den Saldo von 147 040 (+ 8 534) Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen.

Aufschub der Verloosung von Eisenbahnaktien.

Die Budapest-Schwabenberger Zahnradbahn-Aktiengesellschaft hätte, im Sinne ihres Verloosungsplans, am 31. Dezember 1896 42 Stück auf 100 fl. lautende Aktien einlösen sollen. Nachdem jedoch der Gesellschaft aus dem Ertrage des gesellschaftlichen Unternehmens die zur Einlösung der Aktien nöthige Summe nicht zur Verfügung steht, hat der Handelsminister auf Einschreiten derselben gestattet, dass die Verloosungen der Aktien bis zur Erreichung des entsprechenden Einkommens aufgeschoben werde.

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt.

Die Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt beruft eine ausserordentliche Generalversammlung ein, auf deren Tagesordnung die Erhöhung des Aktienkapitals steht. Es wird beabsichtigt, das gegenwärtig 2 000 000 fl. betragende Aktienkapital durch Ausgabe von 10 000 Stück neuen Aktien à 100 fl. auf 3 000 000 fl. zu erhöhen. Die Kapitalsbeschaffung erweist sich als nothwendig infolge der steten Ausdehnung des Wagenmiethgeschäftes der Gesellschaft und steht in keinem Zusammenhange mit den vor kurzem eingeleiteten elektrischen Unternehmungen. Die Gesellschaft hatte Ende vorigen Jahres auf Grund fixer Miethverträge 300 Stück Kohlenwagen und 26 Stück Spezialwagen bestellt, für welche der Anschaffungspreis von etwa 630 000 fl. nunmehr nach erfolgter Ablieferung zu erlegen sein wird. Die neuen Aktien werden nach Maassgabe des Kapitalbedarfes freihändig veräussert werden; die Einräumung des Bezugsrechtes wird nicht erfolgen.

Oesterreichischer Lloyd.

Dem vorliegenden Rechnungsabschlusse ist zu entnehmen, dass der Reingewinn für das abgelaufene Jahr 250 072 fl. beträgt, somit um 270 362 fl. kleiner ist als jener des Jahres 1895. Die Dividende wird mit 10 fl. = 1,9 % vorgeschlagen, während für das Jahr 1895 eine Dividende von 21 fl. = 4 % zur Vertheilung gelangte.

Zur Bezahlung einer Dividende von 10 fl. ist ein Betrag von 240 000 fl. nöthig; es werden sonach 10 072 fl. auf die Rechnung des Jahres 1897 übertragen werden. Die Betriebsrechnung des Schifffahrtsdienstes gewährt, wie weiter unten ersichtlich, einen Ueberschuss von 2 240 585 fl., welcher um 257 435 fl. kleiner ist als im Vorjahre. Die gesammten Einnahmen betrugen 2 400 000 fl. Aus diesen Einnahmen war zunächst das Erforderniss der Prioritäten und der Einlösungsdienst zu decken. Die Kosten hierfür betrugen 555 745 fl. und bieten infolge der im Jahre 1895 erfolgten Prioritätenemission, welche im Jahre 1896 zum ersten Male voll zur Geltung kam, eine Steigerung um 42 802 fl. Die Abschreibungen und die Dotirung des Asseknranzfonds erforderten einen Betrag von 1 500 000 fl. Die fünfte Rate für die Tilgung des Defizits macht 150 566 fl. aus, wodurch das Defizit auf 1 500 000 fl. verringert wird. Die Betriebsrechnung zeigt folgendes:

Einnahmen:			
Ergebniss der Fahrten im regelmässigen Dienste	8 152 757	(— 138 039)	fl.
Ergebniss der Fahrten im freien Dienste	969 056	(+ 179 878)	„
zusammen	9 121 813	(+ 41 839)	fl.
Abzug der Rückvergütungen usw.	658 291	(+ 53 967)	„
Reinerträgniss der Fahrten	8 463 521	(— 12 128)	fl.
Staatsbeitrag für vertragsmässige Fahrten	2 910 000	(—)	„
Vergütung für Suezkanal-Taxen	488 078	(+ 10 804)	„
Hangarzinsen von der Regierung	43 226	(— 55)	„
Agiogewinn	919 524	(— 126 976)	„
Summe der Einnahmen	12 824 349	(— 128 356)	fl.
Ausgaben:			
Aus- und Einschiffungsspesen und Vergütungen	3 048 484	(+ 158 018)	fl.
Besoldung und Beköstigung der Offiziere und Mannschaft	2 094 695	(— 19 883)	„

Reparaturkosten und Konsumartikel der Schiffe und Maschinen	1 468 494	(— 172 452)	fl.
Brennstoff	2 484 594	(+ 149 036)	„
Centralverwaltung	381 820	(+ 7 080)	„
Besoldung und Spesen der Agenturen	398 933	(+ 1 104)	„
Steuern und Gebühren	301 676	(+ 8 070)	„
Verschiedene Ausgaben	405 068	(— 1 740)	„
Summe der Ausgaben	10 583 764	(+ 129 079)	fl.
„ „ Einnahmen	12 824 349	(— 128 356)	„
Betriebsüberschuss	2 240 585	(— 257 435)	fl.

Aus Italien.

Fonds für den Bau der Ergänzungslinien des Bahnnetzes.

Der Minister der öffentlichen Bauten hat dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf über die zum Bau von Ergänzungslinien des Bahnnetzes in den 6 Jahren 1897—1902 zu bewilligenden Fonds unterbreitet; nach dem Entwurfe wären für diesen Zeitraum 86 000 000 L. zu bewilligen, welche sowohl zur Liquidirung der Kosten für die Linien, welche der Staat in eigener Regie bereits fertiggestellt oder noch im Bau hat, als auch zur Rückzahlung der von den Gesellschaften, Provinzen, Gemeinden und anderen Körperschaften zur Herstellung neuer Linien vorgeschossenen Kapitalien, und zur Gewährung von Unterstützungen für den Bau von neuen Strecken dienen sollen. Was die Neubauten anbelangt, ist im Gesetzentwurfe das Prinzip niedergelegt, dass der Staat, ganz besondere Fälle ausgenommen, für welche die Zustimmung des Parlaments nothwendig ist, die Herstellung der neuen Linien nicht mehr in eigener Unternehmung ausführen solle, sondern dieselbe den Eisenbahngesellschaften, anderen Körperschaften und auch Privaten gegen Verleihung von Beihilfen, welche bis zu einer Höhe von 4 500 L. für Jahr und Kilometer auf 35—70 Jahre bewilligt werden können, anvertrauen solle. Wie viele Millionen hätte der Italienische Staat ersparen können, wenn er diese Maxime schon früher in grösserem Maassstabe befolgt hätte!

Sommerfahrplan 1897.

Mit 1. Juni d. J. tritt auf allen Bahnen Italiens der Sommerfahrplan in Kraft. Am bedeutendsten sind die Aenderungen im Verkehr mit der Schweiz über den Gotthard. Es werden in jeder Richtung zwischen Mailand, Luzern, Basel und Zürich 4 Eilzüge täglich verkehren; der Durchlauf Luzern-Mailand wird in 6 Stunden, Zürich-Mailand in 7 Stunden und Basel-Mailand in 8 Stunden erfolgen können; in dem Expresszuge (Mailand ab 12.30 Luzern an 6.50 und Luzern ab 9.6 und Mailand an 3.7), welcher nur Wagen I. Klasse führen wird, wird auch ein Restaurationswagen verkehren. Auf der Linie Mailand-Como-Chiasso werden überdies zur Entlastung der Eilzüge neue Züge eingelegt, und zwischen Mailand und Monza, um den Bedürfnissen des sehr starken Lokalverkehrs Rechnung zu tragen, zwei Züge mehr in jeder Richtung verkehren. Die Gotthardzüge werden in Mailand direkte Verbindung von und nach Genua-Rom und Florenz-Rom finden. Zu diesem Zwecke wird der Mittelmeerzug 61, welcher bislang Mailand um 3.5 verliess, 20 Minuten später gelegt, und um 30 Minuten der Zug 7 der Adriatischen Bahnen nach Bologna-Florenz-Rom, der von nun an um 10.40 von Mailand abgehen wird, um in Rom um 1.10 einzutreffen. Der Zug 4 der Mittelmeerbahn wird von Rom um 9.55, d. h. um 20 Minuten früher abfahren und in Mailand um 12.00 eintreffen. Die Lokalzüge zwischen Mailand und Pavia werden vermehrt und beschleunigt.

Auf der Linie Mailand-Turin wird ein neuer Eilzug (Mailand ab 7.10 Turin an 10.10) eingerichtet; ebenso zwischen Turin und Aosta. Sehr verbessert wird der Dienst auf den Linien Turin-Torre Pellice, Novara-Domodossola, Novara-Varallo, zwischen Turin und Novara und dem Lago Maggiore, Mailand-Varese-Porto Ceresio am Luganosee und Mailand-Arona.

Vom 1. Juli bis 15. September werden zwischen Pisa und Rom die Züge 9 und 10 nicht mehr als Blitzzüge (direttissimi) verkehren.

Es werden ausserdem noch, wie im verflossenen Jahre, besondere Züge für den Bäderverkehr eingestellt werden.

Auf den Linien südlich von Rom sind auch bedeutende Fahrplanänderungen geplant, welche jedoch erst später zur Durchführung kommen können.

Der Luxuszug Wien-Nizza hat mit 30. April d. J. seine Fahrten eingestellt, um sie mit 1. November wieder aufzunehmen.

Einführung von zusammenstellbaren Fahrscheinheften.

Im Anschlusse an die in Nr. 36 S. 321 d. Ztg. veröffentlichte Mittheilung wird berichtet, dass in der Konferenz zu Bologna die Einführung von zusammenstellbaren Rundreiseheften endgültig beschlossen wurde. Es werden 300 Fahrscheine für die gesammten Strecken des Adriatischen und Mittelmeernetzes aufgelegt werden. Zusammenstellbare Fahrscheinhefte werden nur für Reisen von über 400 km ausgegeben, und zwar müssen die Touren von unter 800 km Länge eine wirkliche Rundreise darstellen, während über diese Länge hinaus auch Fahrscheinhefte für Hin- und Rückreise zusammengestellt werden können. Die Preise der Fahrscheine sind auf Grund einer Ermässigung von 20 % für die von Eilzügen durchfahrenen Strecken und von 20—40 % für die übrigen Strecken je nach deren Bedeutung berechnet; eine weitere Ermässigung tritt für Reisen von über 2 000 km Länge und für Familien und Gesellschaften ein, welche aus wenigstens 4 Personen zusammengesetzt sind, die alle mit denselben Fahrscheinheften für einen Durchlauf von mindestens 2 000 km insgesammt versehen sein müssen. Kinder unter 7 Jahren bezahlen die Hälfte des Fahrpreises. Die Gültigkeitsdauer der Fahrscheinhefte ist auf 15—45 Tage je nach der Länge der Reise bemessen, und kann in gewissen Grenzen gegen Aufzahlung einer Taxe verlängert werden. Die zusammenstellbaren Fahrscheine werden in 20 Stationen aufgelegt werden; die Bestellungen können jedoch an alle Stationen gerichtet werden. Die Bedingungen für den Gebrauch dieser Fahrscheinhefte sind beinahe die gleichen wie für die festen Rundreisekarten. Wie bereits angedeutet, ist alle Aussicht vorhanden, dass diese so ersehnte Maassregel bereits im August d. J. zur Einführung kommen wird. Es wäre nur noch zu wünschen, dass der Anschluss dieses Verkehrs an den des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bald zustande käme, und dass in denselben auch die bedeutendsten Nebenbahnen und Dampfschifflinien einbezogen würden. Auf den Linien des Sizilischen Netzes sind die zusammenstellbaren Rundreisehefte bereits im vorigen Jahre eingeführt worden.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Argentinien umfasste Ende 1895 29 Eisenbahnen, die sich in 4 Gruppen zerlegen lassen: 1. die von der Bundesregierung betriebenen Staatsbahnen, 2. die von der Bundesregierung gewährleisteten Privatbahnen, 3. die von der Bundesregierung konzessionirten, aber keine Zinsengewähr geniessenden Privatbahnen und 4. die Provinzialbahnen. Staatsbahnen sind folgende: Andine (254,3 km), 2. Primer Entre Riano (9,8 km), 3. Central-Norte (398,6 km), 4. Dean Funes-Chilecito (298,5 km) und 5. Chumbicha-Catamarca (65,7 km), zusammen also 1 026,9 km, deren Anlagekapital sich auf 42 426 297 Piaster Gold beläuft. Im Jahre 1895 betrugen die Einnahmen 532 186, die Ausgaben 473 766 und der Ueberschuss 58 420 P. G. oder 0,13 % des Anlagekapitals.

Gewährleistete Bahnen sind folgende: 6. Buenos Ayres-Pacific (688,6 km), 7. Great Western Argentine (513,1 km), 8. Villa Maria-Rufino (226,8 km), 9. Bahia Blanca-North Western (241,9 km), 10. North West Argentin (81,9 km), 11. East Argentin (169,9 km), 12. North East Argentin (331,8 km), 13. Transandin (121,3 km), 14. San Cristobal-Tucuman (622,6 km), 15. Central Cordoba (884,5 Kilometer), zusammen 3 873,4 km, deren Anlagekapital sich auf 111 393 069 P. G. beläuft. Im Jahre 1895 betrugen die Einnahmen 4 690 673, die Ausgaben 3 097 368 und der Ueberschuss 1 593 305 P. G. oder 1,43 % des Anlagekapitals.

Privatbahnen sind folgende: 16. Buenos Ayres-Southern (2 257,2 km), 17. Buenos Ayres-Western (704,4 km), 18. Buenos Ayres-Rosario (1 489,8 km), 19. Central Argentin (1 272,0 km), 20. Buenos Ayres-Ensenada (190,6 km), 21. Great Southern-Santa Fé-Cordoba (301,7 km), 22. Central Chubut (70,1 km), zusammen 6 285,8 km, deren Anlagekapital sich auf 229 159 165 P. G. beläuft. Im Jahre 1895 betrugen die Einnahmen 17 842 126, die Ausgaben 8 040 096 und der Ueberschuss 9 802 030 P. G. oder 4,28 % des Anlagekapitals.

Provinzialbahnen endlich sind folgende: 23. Provincial Santa Fé (1 308,4 km), 24. Cordoba North West (153,2 km), 25. West Santafecino (207,8 km), 26. Provincial Entre Rios (612,5 Kilometer), 27. Nord Quest Argentin (152,0 km), 28. Central Cordoba (210,5 km) und 29. Cordoba and Rosario (287,9 km), zusammen 2 932,3 km, deren Anlagekapital sich auf 83 038 348 P. G. beläuft. Im Jahre 1895 betrugen die Einnahmen 3 329 321, die Ausgaben 2 235 234 und der Ueberschuss 1 094 087 P. G. oder 1,32 % des Anlagekapitals.

Sämmtliche Argentinische Bahnen hatten Ende 1895 eine Ausdehnung von 14 118,4 km, deren Anlagekapital sich auf 466 016 879 P. G. beläuft; da 1895 der Ueberschuss 12 547 842 P. G. betrug, so ergab sich eine Verzinsung von 2,69 %. Seit der Revolution von 1890 sind die Betriebsergebnisse sehr schlecht gewesen; die Geschäfte lagen von 1891 bis 1895 sehr danieder. Im letzten Jahre ist indessen eine leichte Besserung eingetreten, doch bleibt die Verzinsung des Anlagekapitals noch immer sehr niedrig. Die Betriebsergebnisse von 1896 werden bedeutend besser sein; man erwartet eine Verzinsung von mehr als 3 %, während die Privatbahnen über 5 % ergeben werden. Wahrhaft niederdrückend waren und sind noch immer die Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes in Argentinien.

Durch Gesetz vom 9. Januar d. J. hat die Central-Argentinische Bahn ohne Zinsengewähr die Konzession für eine in $2^1/_2$ Jahren zu vollendende Linie von Station Franklin (Provinz Buenos Ayres) über Carmen de Areco, Le Salto und Rojas nach Mélincue (Provinz Santa Fé), 321 km, erhalten.

Durch Gesetz vom 18. Januar d. J. haben C. Della, Beffo & Cie die Konzession für eine in $3^1/_2$ Jahren zu vollendende, eingeleisige und vollspurige Bahn von Parana (Provinz Entre Rios) nach Monte Caseros (Provinz Corrientes) nebst Zweigbahn nach La Pazy erhalten.

Paraguay.

In dem am 30. April 1896 beendeten Geschäftsjahre hatte die Paraguay Centralbahn eine Betriebseinnahme von 834 338 £ oder 97 417 £ mehr als im Vorjahre; von den Betriebseinnahmen entfielen 583 721 £ auf die Strecke Assuncion - Paraguari (45 Meilen), 185 112 £ auf die Strecke Paraguari-Villa Rica (48 Meilen) und 65 505 £ auf die Strecke Villa Rica-Pirapo (62 Meilen). Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 792 621 £ oder 62 286 £ mehr als im Vorjahre; an Ueberschuss verblieben 41 717 £ gegen 16 585 £ im Vorjahre. Befördert wurden im Jahre 1895/96 (1894/95) 514 390 (424 994) Reisende und 65 739 (50 996) t Güter. In dem Halbjahre vom 30. April bis 31. Oktober 1896 wurde eine Betriebseinnahme von 450 000 £ erzielt, die einen Ueberschuss von 25 000 £ übrig liess. Diese Summe sowie der Uebertrag aus dem vorhergehenden Halbjahre wurde zum Ankauf von Betriebsmitteln sowie zu verschiedenen Kapitalausgaben verwendet.

Der zwischen der Regierung und der Gesellschaft vereinbarte und von den Kammern genehmigte Vergleich bestimmt folgendes: Die Gesellschaft verzichtet auf die Zinsengewähr des Staates sowohl bezüglich der Rückstände, als auch für die Zukunft, dagegen gibt der Staat die 210 000 £ Vorzugs-Antheilscheine, die er als Bürgschaft in Händen hatte, heraus. Die Gesellschaft hat Vollmacht bezüglich der Aufsicht über die Bahn, während der Staat nur bezüglich der Sicherheits- und Polizeimaassnahmen einwirken darf. Innerhalb eines halben Jahres nach Unterzeichnung des Vergleichs hat die Gesellschaft die Bahn bis zum Pirapoflusse, also auf etwa 4 km zu verlängern, eine Schiffbrücke herzustellen und die Telegraphenlinie bis Encarnacion zu verlängern. Die Gesellschaft hat ferner innerhalb 2 Jahren eine kurze Zweigbahn von Assuncion nach dem Paraguayflusse (etwa 50 km) herzustellen und dort einen Hafendamm anzulegen, der nach 10 Jahren Eigenthum der Regierung wird. Die Regierung gewährleistet für diese Zweigbahn vom Tage der Eröffnung ab auf 10 Jahre eine 6 % Verzinsung auf ein kilometrisches Anlagekapital von 4 000 £. Bezüglich der Ausdehnungen ist zu bemerken, dass alle Materialien an Ort und Stelle sind; Ausgaben sind also lediglich für die Arbeiten selbst erforderlich.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. ist der zwischen den Haltestellen Kranowitz und Kuchelna der Strecke Ratibor-Troppau gelegene Haltepunkt Kranowitz (Kranowitz H. P.) für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Kattowitz, den 24. Mai 1897. (1183)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 1. Juni d. J. ab verkehrt der Zug 907 (Güterzug mit Personenbeförderung Erfurt-Heldrungen 2.—4. Kl.) behufs Aufnahme des Anschlusses vom Eilgüterzuge 753 (Personenbeförderung von Eisenach bis Apolda 2. u. 3. Kl.) ab Erfurt erst 11^{12}, ab Stotternheim 11^{42}, ab Gross-Rudestedt 11^{53}, an Sömmerda 12^{12}, ab 12^{18}, ab Leubingen 12^{29}, ab Griefstedt 12^{38}, ab Etzleben 12^{49}, an Heldrungen 1^{01}.

Erfurt, im Mai 1897. (1184)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Juni 1897 wird der Artikel Scheideschlamm der Zuckerfabrikation (Saturationsschlamm, Pressschlamm) im Verkehr mit Offstein, Station der Worms-Offsteiner Nebenbahn, nach sämmtlichen Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, sowie nach der Bregthalbahn und der Kaiserstuhlbahn zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Rohstofftarif) abgefertigt.

Karlsruhe, den 24. Mai 1897. (1185)
Generaldirektion.
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des an der Oberhessischen Bahnstrecke Gelnhausen-Stockheim liegenden Haltepunkts Büches-Düdelsheim.

Die Abfertigungsbefugnisse des genannten Haltepunkts erstreckten sich bisher nur auf den Personen- und Gepäckverkehr. Dieselbe ist zu einer Haltestelle ausgebaut worden und werden deren Abfertigungsbefugnisse vom 1. Juli d. J. an auf Güter aller Art, Leichen und lebende Thiere erweitert. Ausgeschlossen bleibt die Abfertigung von Sprengstoffen und Fahrzeugen. (1186)

Frankfurt a. M., den 23. Mai 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. tritt ein Nachtrag II zum Ausfuhrtarif für Getreide usw. von Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Erfurt, Frankfurt, Halle, Hannover, Magdeburg und Münster und Station Bremen der Oldenburgischen Staatsbahnen nach Stationen der Holländischen, der Niederländischen Staats- und der Niederländischen Centralbahn vom 15. Februar d. J. in Kraft. Derselbe enthält Vorbemerkungen, Aufnahme von Stationen der Holländischen, Niederländischen Staats- und Niederländischen Central-Eisenbahn sowie der Sächsischen Staatseisenbahnen, eine Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigungen.

Elberfeld, den 22. Mai 1897. (1187)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Württembergisch - Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Juni 1897 gelangen zum 1. Heft (Saarbrücken - Württembergischer Güterverkehr) der Nachtrag I und zum 2. Heft (Elsass - Lothringisch - Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr) der Nachtrag II zur Einführung.

Die beiden Nachträge enthalten den Ausnahmetarif für Gaskokes.

Stuttgart, den 21. Mai 1897. (1188)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni 1897 bezw. am Tage der Betriebseröffnung der Theilstrecken Altötting-Burghausen und Wolfratshausen-Beuerberg gelangt zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits vom 1. Mai 1895 Nachtrag VI zur Einführung.

München, den 20. Mai 1897. (1189)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Hessisch - Bayerischer Güterverkehr. Vom 1. Juni l. J. an wird die Station München Ostbahnhof mit den für München Centralbahnhof bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 12 für Palmkernöl und Kokosnussöl aufgenommen.

München, im Mai 1897. (1190)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main - Neckar - Eisenbahn. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 14 für Düngemittel usw. im Nachtrag IX des Main-Neckarbahn-Pfälzischen Gütertarifs gelten mit Wirkung vom 1. Juni d. J. ab auch für „Holz des Spezialtarifs III."

Darmstadt, den 20. Mai 1897. (1191)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Die Station Lorchsmühle der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft ist mit Gültigkeit vom 20. Mai cr. ab in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps- und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnissen zur Ausfuhr nach der Schweiz, dem Vorarlberg und Westösterreich vom 1. Januar 1897, aufgenommen worden. Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrs- und Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt a/M., den 20. Mai 1897. (1192)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch - Hessischer Verkehr (Gruppe V/VI). Am 1. Juni d. J. gelangt der Nachtrag VII zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Ausser mehreren bereits veröffentlichten Tarifergänzungen enthält derselbe: Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Bechtheim, Dittelsheim Hessloch, Hillesheim-Dorndürkheim, Monzernheim und Spay des Direktionsbezirks Mainz, Benkendorf, Cauerwitz, Droyssig, Groitzschen, Holleben-Beuchlitz, Molau, Osterfeld (Regbez. Merseburg), Schkölen und Weickelsdorf des Direktionsbezirks Erfurt sowie Wünsdorf des Direktionsbezirks Halle a/S., anderweite Entfernungen für die an den Strecken Köstritz-Eythra, Merseburg-Schafstädt und Golssen-Zossen gelegenen älteren Stationen des Direktionsbezirks Erfurt bezw. Halle an der Saale, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife sowie Berichtigungen.

Die Entfernungen für die Stationen Cauerwitz, Droyssig, Osterfeld und Weickelsdorf gelten erst von dem noch bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung (dieser Stationen) ab.
Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 25. Mai 1897. (1193)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. wird die diesseitige Station Ringsheim in die Südwestdeutschen Gütertarifhefte 6 und 7 sowie in den Saarkohlentarif 5 aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilt die vorgenannte Station sowie unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 25. Mai 1897. (1194)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch - Hessisch - Bayerischer Güter - Verkehr. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag V zum Tarif vom 1. Januar 1896 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife. Insoweit durch Berichtigungen der Tarifkilometer Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Juli d. J. ab.
Erfurt, den 26. Mai 1897. (1195)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt- etc. Bayerischer Güterverkehr. Die Bekanntmachung vom 18. l. Mts. wird dahin ergänzt, dass die Frachtsätze des am 1. Juni l. J. in Kraft tretenden Ausnahmetarifes für Steinkohlen, Kokes und Brikets von Gustavsburg nach Aschaffenburg und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen auch auf Steinkohlenasche und Steinkohlenkokesasche Anwendung finden, dass die Ermässigung im Rückvergütungswege gewährt wird und dass in die bedungene Mindestmenge von 200 000 t auch diejenigen Steinkohlen- etc. Sendungen eingerechnet werden, welche von Kohlenversandstationen des Ruhrgebietes an denselben Empfänger auf dem direkten Eisenbahnwege befördert werden.
München, den 25. Mai 1897. (1196)
Im Namen der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Kohlen-Verkehr von den Stationen Hostenbach, Kochern und Spittel der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1897 tritt ein neuer, auf der Grundlage des Rohstofftarifs gebildeter Kohlen-Tarif Nr. 11 für vorstehende Verkehrsbeziehungen in Kraft.
Verkaufspreis 20 ₰. (1197)
St. Johann-Saarbrücken, den 22. Mai 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 5. April d. J. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die Einführung des neuen Heftes 2 des Englisch-Südwestdeutschen Tarifs für den Verkehr zwischen London, Station der Grossen Englischen Ostbahn und Basel vom 1. Juni auf den 1. Juli d. J. verschoben worden ist.
Strassburg den 21. Mai 1897. (1198)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Erdwachs, roh, unverpackt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres, in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Boryslaw	245 ₰
„ Drohobycz	243 „
„ Stanislau	263 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Boryslaw	240 ₰
„ Drohobycz	238 „
„ Stanislau	258 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Boryslaw	274 „
„ Drohobycz	272 „
„ Stanislau	292 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.
Wien, am 25. Mai 1897. (1199)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. (Nachtrag I zum Tarife Theil I, Abtheilung A vom 1. März 1896.) Am 15. Juli 1897 wird ein Nachtrag I zum Tarife Theil I Abtheilung A vom 1. März 1896 für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Wirksamkeit treten.
Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Ausführungs- und Zusatzbestimmungen, sowie Berichtigungen des Haupttarifes.
Exemplare dieses Nachtrages werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.
Wien, am 25. Mai 1897. (1200)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Juli d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im **Englisch-Russischen** Eisenbahnverbande über Herbesthal-, Bleyberg-, Vlissingen- und Hoek van Holland - Wirballen und Alexandrowo in Kraft, wodurch der bisherige Tarif vom 1. Mai 1883 aufgehoben wird.
Die in den Tarif aufgenommenen Bestimmungen sind den Vorschriften gemäss von der Aufsichtsbehörde genehmigt.
Köln, den 24. Mai 1897. (1201)
Königliche Eisenbahndirektion Köln,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotiv - Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für den Bahnhof Schwientochlowitz soll öffentlich vergeben werden.
Bedingungen und Zeichnungen liegen bei der hiesigen Betriebsinspektion aus; auch können dieselben gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von
0,50 ℳ für die Bedingungen und
5,40 ℳ für die Zeichnungen
je besonders von genannter Inspektion bezogen werden.
Angebote sind bis zum 25. Juni 1897, Mittags 12 Uhr, einzureichen.
Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Kattowitz, den 21. Mai 1897. (1202)
Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion.

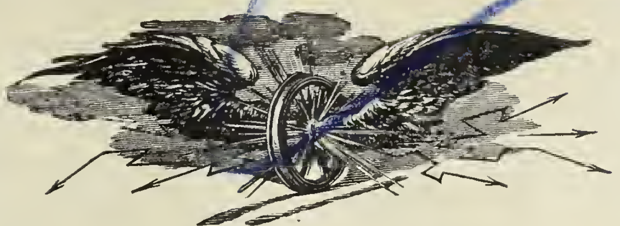
Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 383 —

Nr. 43. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. Juni 1897.

Inhalt:

Ist die Signalordnung vollständig?

In einem „Der Schluss des Zuges“ betitelten Aufsatz in Nr. 32 S. 277 Jahrg. 1897 d. Ztg. wird die Frage angeregt, ob das in der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands zur Kennzeichnung des Zugschlusses bei Tage vorgeschriebene Signal seinem Zwecke ganz entspricht und sich für alle Fälle genügend erweist. Der Verfasser bezweifelt es, und wir theilen seine Meinung. Weil, wie auch der Verfasser andeutet, das heutige Tagessignal den Zugschluss nur nach hinten und nicht, wie das Nachtsignal, zugleich nach vorn kennzeichnet, kann es nicht vollkommen wirken, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil das Tageslicht nur demjenigen, in dessen Gesichtskreis die Schlussscheibe fällt, die Möglichkeit bietet, sich vom kompletten Zustande des Zuges zu überzeugen. Der Bahnwärter also, der den Zug an sich vorüber fahren lässt und ihm nachsehen kann, ist in dieser Lage, der aufsichtführende Stationsbeamte aber in der Regel nicht, denn seinen Blicken ist in den weitaus meisten Fällen die Schlussscheibe entzogen. Sein Dienst bringt es mit sich, dass er gewöhnlich seinen Standort nicht da nehmen kann, wo sich das Ende des Zuges, der in die Station eingefahren ist, befindet. Sonach kann er das Schlusssignal nicht wahrnehmen und daher auf Entfernung auch nicht beurtheilen, ob der Zug ungetrennt angekommen ist. Eine solche Ungewissheit aber kann leicht zum Verhängniss führen, weil im Vertrauen auf eine Thatsache, deren Richtigkeit nur vermuthet, nicht aber geprüft werden kann, richtige Dispositionen getroffen werden müssen.

Wenn z. B. auf einer Strecke ohne Blockeinrichtung, auf der also die Züge einander in Stationsabstand folgen, ein Zug in die Station einfährt, so kann der Aufsichtsbeamte die telegraphische Rückmeldung vom Eintreffen des Zuges geben lassen, sobald der letzte Wagen das Einfahrtsmastsignal passirt hat und demnach der Zug durch das letztere von hinten her gedeckt ist. Das Sichtbarwerden des letzten Wagens innerhalb des Einfahrtssignals ist demnach für den Stationsbeamten das Erkennungszeichen für den Zugschluss. Wie nun, wenn diese Voraussetzung einmal nicht zutrifft und sich der Schlusstheil des Zuges unterwegs losgelöst hat? Dann ist die Gefahr geschaffen, dass der nachfolgende Zug, der vielleicht schon zur Abfahrt bereit stand, noch ehe der vorausgefahrene auf der Vorstation eintraf, und nur die Rückmeldung abgewartet hat, auf den gelösten Theil auffährt. Wäre, fragt man sich, im Falle eines solchen Vorkommnisses der Stationsbeamte, welcher die Strecke frei gab, schuldig zu sprechen? Gewiss nicht, denn es mangelte für ihn an einem besseren Erkennungszeichen des Zugschlusses, als es durch das Sichtbarwerden des letzten Wagens gegeben war. Sollte er etwa die Rückmeldung nicht früher abgehen lassen, als bis er sich persönlich davon überzeugt hatte, dass die Schlussscheibe am letzten Wagen vorhanden war? Eine derartige Ansicht von der Sache könnte wohl nur dem Laien beikommen, denn der Fachmann weiss, dass dies in der Praxis undurchführbar ist.

Dieselbe Gefahr, wie sie für einen nachfolgenden Zug dargestellt wurde, tritt für einen in entgegengesetzter Richtung verkehrenden dann ein, wenn dieser abfährt, ohne die vollständige Einfahrt des kreuzenden Zuges abzuwarten, so dass zu einer mündlichen Verständigung über ein vorliegendes Fahrthinderniss zwischen der Ankunft des einen und dem Abgang des anderen Zuges die nöthige Zeit fehlt. Die Zugabfertigung in dieser Weise ist gang und gäbe und durch den Fahrplan bedingt.

Man muss übrigens bei Abschätzung der Gefahr in dieser Frage nicht blos an ein Zerreissen des Zuges denken, es kommen vielmehr auch Fälle in Betracht, die sich auf andere, und zwar ganz natürliche Weise zutragen. Es befindet sich beispielsweise ein schwer belasteter Güterzug auf einer in der Steigung gelegenen Strecke, Ungünstige Witterungsverhältnisse oder

ein plötzlich auftretender Schaden an der Lokomotive bringen ihn zum Stillstand und die Lokomotive vermag die ganze Last nicht weiter zu schaffen. Die Nothwendigkeit den Zug zu theilen, tritt ein. Wenn nun der erste Theil auf der nächsten Station einfährt, so wird der Stationsbeamte, der, weil ohne telegraphische Verbindung mit der freien Strecke, keine Ahnung von dem Vorgange haben kann, selbstverständlich diesen Theil des Zuges für den ganzen erwarteten Zug halten und der rückliegenden Station die Strecke frei geben, sobald der Zug das Einfahrtsmastsignal durchfahren hat. In Wirklichkeit aber ist die Strecke nicht frei, denn noch ist sie von dem zweiten Zugtheil besetzt. Man sieht, dass auch in solchen Fällen kein Zeichen besteht, das den Stationsbeamten schon bei der Annäherung des Zuges, sagen wir von weitem, die Situation erkennen lässt.

Für solche Fälle besteht absolute Sicherung gegen das Auffahren nur auf Linien mit Blockeinrichtung. Wenn auch auf den anderen Strecken Deckung durch Aufstellung von Posten, welche dem sich nähernden Zuge das Haltezeichen zu geben haben, herbeigeführt wird, so kann dieses Mittel doch nicht als absolut zuverlässig gelten, denn man muss berücksichtigen, dass bei Nebel, Schneetreiben, auch bei starken Regengüssen oder durch irgend einen anderen ungünstigen Umstand ein unverhofftes Handzeichen vom Lokomotivführer leicht nicht wahrgenommen werden kann.

Noch ein anderes Beispiel: Der Lokomotivführer entdeckt auf der Fahrt zwischen zwei Stationen einen Schaden im Geleis, einen Schienenbruch oder eine infolge starken Regens unterwaschene Stelle, oder er gewahrt, wie ein vom Sturm theilweise entwurzelter Baum oder eine gelockerte Telegraphenstange über den Bahnkörper neigt und ganz niederzufallen droht. Sein Zug kommt glücklich über das Hinderniss hinweg, den nächstfolgenden aber droht grosse Gefahr. Um einen Unfall zu verhindern, wird der Lokomotivführer den Zug auf der Stelle zum Halten bringen und dem Zugführer seine Wahrnehmungen anzeigen, daraufhin der letztere bemüht sein wird, den nächsten Bahnwärter zu erlangen und diesen auf die Gefahrstelle aufmerksam zu machen. Gesetzt aber den Fall, die Gefahrstelle liegt vom nächsten Bahnwärterposten so weit entfernt, dass — wie es namentlich auf Strecken mit Nebenbahnbetrieb, auf denen die Bewachungsposten spärlicher vertreten sind — die Aufsuchung des Bahnwärters viel Zeit in Anspruch nimmt, besonders in dem Falle, wenn dieser vielleicht gerade nach rückwärts seine Strecke revidiren gegangen ist, was dann? Dann wird das Zugbegleitpersonal das Hinderniss beseitigen. So wenigstens ist man versucht anzunehmen. Wie aber, wenn dieses vermöge seiner unzulänglichen Hilfsmittel und Kräfte dazu nicht imstande ist? Dann bleibt kein anderes Mittel übrig, als einen Mann zurückzulassen und anzuweisen, in entsprechender Entfernung vor der Gefahrstelle sich aufzustellen und dem nächsten Zuge das Haltezeichen zu geben usw. Also wieder das eine Hilfsmittel, das wir oben als nicht absolut zuverlässig bezeichneten. Angenommen auch den Fall, der Bahnwärter wäre zur Stelle, so stände auch ihm gegenüber einem Hinderniss, zu dessen Beseitigung umfängliche Vorbereitungen und Hilfsmittel nöthig sind, zunächst ebenfalls kein anderes und besseres Vorbeugungsmittel zur Hand.

Anstatt mit dem Zuge weiterzufahren und zum Schutz einen Mann zurückzulassen, könnte der Zugführer wohl auch die Maschine loskuppeln lassen und mit dieser nach der Station fahren, um daselbst vom Vorliegenden Anzeige zu erstatten und auf diese Weise verhindern, dass die Strecke in dem Falle, wenn der ganze Zug angefahren käme, frei gegeben wird. Abgesehen davon, ob sich von jedem Zugführer ohne weiteres voraussetzen lässt, dass er zu diesem Mittel greift, entsteht die Frage, ob nicht unter Umständen durch die Maschinenfahrt die Gefahr vergrössert werden könnte, nämlich im Hinblick darauf, dass durch die „Macht der Gewohnheit“ oder infolge einer Täuschung gerade das geschieht, was man verhindern wollte, dass man bei der Annäherung der Maschine diese für den Zug nimmt und die Rückmeldung abgibt.

Fassen wir die ausgesprochenen Gedanken zusammen, so kommen wir zu dem Schlusse, dass es im Eisenbahnbetriebe noch an zwei wichtigen Signalen fehlt, nämlich:

1. an einem Signal am Zuge, das bei Tage auch nach vorn erkennen lässt, ob der Zug vollständig ist und zugleich dem Stationsbeamten anzeigt, dass er die rückliegende Strecke frei geben kann;
2. an einem Signal, das den Stationsbeamten bei der Annäherung eines Zuges benachrichtigt, dass die Strecke für den nachfolgenden Zug nicht fahrbar ist und die Rückmeldung nicht erfolgen kann.

Um das unter 1. bezeichnete Signal herzustellen, schlägt der Verfasser des eingangs erwähnten Artikels vor, „die zum Signalisiren nachfolgender Züge vorgesehenen beiden Seitenscheiben regelmässig noch als Schlussscheiben zu verwenden, damit sofort bei Ankunft des Zuges auf der Station dem Beamten sichtbar ist, ob der Zug vollständig ist oder nicht“. Es fällt auf, dass in diesem Vorschlage die Ansicht enthalten ist, als würden beim Signalisiren nachfolgender Züge (Sonderläufe) 2 Scheiben verwendet. Offenbar stützt sich diese auf den Wortlaut der Signalordnung, in welcher das betreffende Signal (19) wie folgt beschrieben ist: „Ausser dem Schlusssignal eine grüne Scheibe oben auf dem letzten Wagen o d e r z u j e d e r S e i t e d e s s e l b e n.“ Soviel uns bekannt, wird diese Bestimmung von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen im allgemeinen in der Weise gehandhabt, dass nicht 2 Scheiben, sondern nur e i n e Scheibe verwendet wird. Indessen wollen wir nicht bestreiten, dass einzelne Verwaltungen hiervon eine Ausnahme machen und, wie es ja die Signalordnung nachlässt, nicht aber unbedingt vorschreibt, 2 Scheiben aufstecken. Angenommen, es bildete die Verwendung von 2 Scheiben die Regel, so würde nach dem erwähnten Vorschlage die jetzige Schlussscheibe zwischen den beiden Signalisirscheiben dann aufzustecken sein, wenn ein nachfolgender Zug zu signalisiren ist. Danach würden die jetzigen grünen Scheiben das eigentliche ständige Schlusssignal, dagegen die jetzige weissrothe Schlussscheibe das Nachfolgungssignal bilden. Diese Einrichtung würde zur Folge haben, dass jeder Wagen anstatt, wie jetzt, mit 4, mit 6 Laternen- bezw. Scheibenstützen versehen werden müsste derart, dass zwischen den an jedem Ende des Wagens befindlichen 2 Eckstützen noch eine dritte Stütze in der Mitte anzubringen wäre, damit alle drei Scheiben in einer Linie der Querrichtung aufgesteckt werden könnten. Ob sich eine solche Einrichtung empfiehlt, möchten wir bezweifeln; schon die Bauart einer grossen Menge von Wagen spricht dagegen. Bei den mit Bremshäuschen versehenen Wagen würde die mittlere Stütze, die also die Signalisirungsscheibe aufzunehmen bestimmt wäre, auf dem Verdeck des Häuschens ihren Standort finden müssen, wenn die Scheibe auffällig bemerkt werden soll, worauf besonders Gewicht zu legen ist. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass einmal die Umgrenzungslinie des lichten Raumes eine derartige Ausführung nicht allenthalben gestatten dürfte, das andere Mal das Aufstecken der Scheibe auf einem so unzugänglichen Ort nicht nur mit Schwierigkeiten, sondern sogar mit Gefahren für Leib und Leben der damit Beauftragten verbunden wäre, es sei denn, die Scheibenstütze liesse sich so anbringen, dass sie vom Bremserstand aus bequem mit der Hand erreicht werden könnte, was jedoch nicht durchgängig möglich sein dürfte.

Abgesehen aber von diesen Bedenken in bautechnischer Beziehung, erscheint die Einrichtung vom praktischen Standpunkt nicht vortheilhaft und zweckmässig genug, um ihretwegen die bestehende Schluss- und Nachfolgesignalisirung, ein fest eingewurzeltes Signalisirungssystem vollständig auf den Kopf zu stellen. Eher würde sich empfehlen, statt 3 nur 2 Scheiben zu verwenden, nämlich die jetzige rothweisse Scheibe als Schlusssignal und die grüne als Signal für nachfolgende Sonderläufe, und zwar erstere, statt wie bisher am Zughaken, an der linken vorderen, letztere, wie zeither, an der rechten hinteren Ecke des Wagens aufgesteckt.

Wollte man indessen, wie aus praktischen Rücksichten sehr geboten erscheint, an der bestehenden Signalisirung nichts ändern und nur darauf bedacht sein, ein Signal wie oben unter 1. angegeben zu schaffen, so empfiehlt sich das A u f s t e c k e n e i n e r r o t h w e i s s e n F a h n e a n d e r v o r d e r e n L a t e r n e n s t ü t z e d e s l e t z t e n W a g e n s, u n d z w a r a u f d e r S e i t e, a u f w e l c h e r s i c h d e r S t a n d d e s L o k o m o t i v f ü h r e r s b e f i n d e t. Mit diesem ebenso einfachen wie sicher wirkenden Signalmittel würde erreicht, dass einestheils bei der Einfahrt des Zuges der Stationsbeamte von weitem schon den Zugschluss zu erkennen vermag, anderentheils dem Lokomotivführer die Möglichkeit geboten ist, während der Fahrt sich von der Vollständigkeit des Zuges zu überzeugen, sobald er nur den Kopf nach hinten wendet. In dem Gebrauch der Fahne als Schlusssignal n a c h v o r n müsste nun zugleich für den dienstleitenden Stationsbeamten die strikte Weisung enthalten sein, die Rückmeldung nicht früher abzugeben, als bis er sich von dem Vorhandensein der Fahne sowie auch davon überzeugt hat, dass sich der Schlusswagen innerhalb des Einfahrtsmastsignals befindet. Den Fall gesetzt, der Stationsbeamte liesse die Strecke frei geben, wenn er nur den Schlusswagen, nicht aber auch das Fahnensignal innerhalb des Einfahrtssignals gesehen hat, so wäre dies Vergehen gleichbedeutend dem einer vorzeitigen Entblockung, denn das Fehlen des Fahnensignals soll nicht allein andeuten, dass ein Theil vom Zuge fehlt, es soll auch als Verständigungsmittel dafür dienen, ob die rückliegende Strecke frei und nicht etwa infolge eines eingetretenen Hindernisses nicht fahrbar ist und demzufolge nicht frei gegeben werden darf. Wenn nun Fälle von Unregelmässigkeiten, wie solche oben in Beispielen angeführt wurden, eintreten, so bedarf es einfach nur, dass der Zugführer die Fahne wegnehmen lässt, was dann als G e f a h r z e i c h e n gilt und besagt: Strecke nicht fahrbar. Selbstverständlich würde dieses Gefahrzeichen nicht blos für das Stations-, sondern auch für das Streckenbewachungspersonal Geltung haben.

Die Wirkung dieses Fahnensignals liesse sich noch dadurch erhöhen, dass auf z w e i g e l e i s i g e n Strecken, wenn

die Gefahr für das andere, also das zur Fahrtrichtung links liegende Geleis oder für beide Geleise besteht, die Fahne am vorderen Theil der Lokomotive, an der Signallaternenstütze aufgesteckt würde, um erstens entgegenkommenden Zügen als Zeichen für erhöhte Aufmerksamkeit und zum Langsamfahren zu dienen, zweitens dem Bahnbewachungspersonal damit anzukündigen, dass die Züge von beiden Richtungen aufzuhalten und zum Langsamfahren anzuhalten sind und drittens bei der Einfahrt in die Bahnhöfe dem Stationspersonal zu erkennen zu geben, dass in beiden Richtungen keine Züge verkehren sollen bis weitere Aufklärung erfolgt ist.

Gleichviel, ob die Gefahr für das eine oder das andere Geleis oder beide Geleise besteht, könnte für Fälle der geschilderten Art auch noch ein Lokomotivpfeifensignal eingeführt werden, durch das bei der Einfahrt in die Bahnhöfe schon von weitem, in gleicher Weise wie durch das Fahnensignal, die Situation aufgeklärt würde, damit auch bei Nebel und sonstigen ungünstigen Witterungsverhältnissen ein Benachrichtigungsmittel gegeben ist.

Wenn wir mit diesen Ausführungen den Mangel und zugleich die Nothwendigkeit der Herstellung von zwei wichtigen Signalen nachzuweisen suchten, sowie Vorschläge zur Abhilfe des Bedürfnisses machten, so geschah es in der Absicht, in dieser Frage die Anregung des mehrerwähnten Herrn Verfassers zu unterstützen. Zum Schlusse möchten wir noch darauf hinweisen, dass die angeregten Signale, obzwar an und für sich schon, so doch ganz besonders zu Kriegszeiten, wenn in vom Feinde umgebenen Gebietstheilen der Bahnkörper Zerstörungen ausgesetzt ist oder ein Ueberfall droht, von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Erhöhung der Betriebssicherheit sein dürften. Richard Geipel.

Aus Friedrich List's „Eisenbahn-Journal“.

Nr. 34. **1836.**

Ueber die Holländischen Eisenbahnen.

(Aus Holland eingeschickt.)

Unterm 1. Juni hat der König der Vereinigten Niederlande die Erlaubniss zu einer Probeeisenbahn zwischen Amsterdam und Rotterdam ertheilt. Ingenieur derselben ist der Geniekapitän Brade, Verfasser mehrerer Werke über Baukunst, und die finanziellen Geschäfte führt der Grosshändler Chevalier Serrurier. Das erste Gesuch wurde schon am 4. September 1834 eingereicht, es fand aber bedeutende Opposition, namentlich von Seiten aller öffentlichen Behörden, und nur der Beharrlichkeit des Ingenieurs hat man das endliche Zustandekommen der Sache zu danken. Oppositionen gegen nützliche Neuerungen gehören in Holland nicht unter die Seltenheiten. So ward z. B. die erste Holländische Chaussee, ungeachtet das Haus van der Goes & Bonicourt vom Haag schon im Jahre 1770 Vorschläge darüber einreichte, erst im Jahre 1802 unter der Batavischen Republik angelegt. 1780 errichtete Herr Hopendyke die erste Holländische Dampfmaschine und zwar zum Behuf der Austrocknung von Sümpfen; Vorurtheil und Ignoranz unterliessen aber nicht, sie zu zerstören. Nirgends öfter als hier hört man die Redensart: „So haben's unsere Väter gemacht, so wollen's auch wir machen.“

Das Holländische Publikum war anfänglich schon darum gegen die Eisenbahnen eingenommen, weil es unverständiger Weise dieselben für Konkurrenten der Kanäle hielt, welchem Transportmittel allerdings Holland einen grossen Theil seiner Wohlfahrt zu verdanken hat. Die Stadtregierungen, deren Mitglieder die Gewohnheit haben, die Stellen der Bateliers auf den Trekschuiten als Sinekuren an emeritirte Dienstboten zu vergeben, fürchteten eine Beeinträchtigung ihres Privilegiums durch die Eisenbahn. Hohe Staatsbeamte und einflussreiche Personen hatten ein bedeutendes Interesse in den Aktienunternehmungen der Dampfschiffe. Die Provinzialstaaten, zum grössten Theil Eigenthümer des Grund und Bodens, opponirten der Sache aus purer, blanker Unwissenheit. Die Handelskammern von Amsterdam und Rotterdam glaubten, dass ihren Handelsinteressen Gefahr drohe. Am geschäftigsten aber bewies sich der Direktor der Dampfschifffahrt von Rotterdam, welcher eine anonyme Broschüre nach der anderen gegen das Projekt im Publikum vertheilen liess. Diese Oppositionen, in Verbindung mit dem kränklichen Zustand des Ministers des Innern, der übrigens von jeher persönlich zu Gunsten des Projektes gestimmt war, hätten dasselbe ohne Zweifel, trotz des günstigen Gutachtens des Herrn Gondreaan, Oberingenieurs des Wasserstaates, scheitern machen, wäre nicht der sehr aufgeklärte Finanzminister van Tels mit der dringenden Vorstellung bei Sr. Majestät dem König hervorgetreten, dass Holland hinter den Fortschritten des Jahrhunderts nicht zurückbleiben könne, und dass die Regierung mit aller Energie den Vorurtheilen und Privatinteressen entgegentreten müsse.

Die vorläufige Konzession ward demnach im November 1835 ertheilt und die Subskription eröffnet. Auch jetzt noch gerieth das Unternehmen in Gefahr zu scheitern. Das Haus Hope & Comp., das mächtigste in ganz Holland, erklärte sich gegen die Sache, und nur das Haus Goll & Comp. (das alte Wiener Wechselhaus), unter Leitung des Herrn Valkeurs, nebst der Direktion der Handelsgesellschaft, deren Geschäfte schon so vortheilhaften Erfolg gehabt haben, erklärten sich zu Gunsten derselben. Die Sache stand auf der Waage, als der Beitritt mehrerer Kommissionäre grosser Deutscher Häuser, an deren Spitze der des Hauses Rothschild, den Ausschlag gab. Ihnen allein hat man das Zustandekommen der Subskription zu danken. Gegenwärtig schmeichelt man sich mit der Hoffnung, dass auch Se. Majestät der König mit einer bedeutenden Summe beitreten werde.

Im übrigen sind die Bedingungen, unter welchen die Regierung die Konzession ertheilt hat, sehr liberal. Das Recht der Expropriation ist bewilligt, versteht sich gegen Vergütung der damit verbundenen Kosten von Seiten der Konzessionäre. Die Konzession ist auf keine Zeit beschränkt, doch hat sich die Regierung das Recht vorbehalten, das Werk nach Verlauf von 33 Jahren gegen Ersatz der Anlagekosten an sich zu ziehen.

Zur Erleichterung der Expropriation ward zwar die Bestimmung getroffen, dass jedermann gegen einen Bahnzoll von 0,025 fl. pro Kopf und 1 000 m, und 0,05 fl. pro Tonne Güter und 1 000 m die Bahn soll befahren können; man begreift aber leicht, dass diese Bestimmung rein illusorisch ist, da niemand es wird wagen wollen, mit der Gesellschaft in Konkurrenz zu treten.

Da der Verkehr zwischen den beiden Städten sehr lebhaft ist, so ward von der Regierung eine doppelte Bahn vorgeschrieben. Gegenwärtig gehen 200 000 Personen auf dieser Route hin und her; demnach darf nach dem Beispiel von Brüssel und Dublin für den Eisenbahntransport eine Frequenz von einer Million Personen angenommen werden.

Herr Brade hat die Anlagekosten einer einfachen Bahn von Amsterdam nach Haarlem (zwischen 15–16 000 m oder ungefähr 2 Deutsche Meilen) auf 1 Million und einer doppelten auf 1,5 Millionen Gulden angeschlagen.

Die Route läuft längs dem zwischen beiden Städten bestehenden Kanal und bildet nahezu eine gerade Linie. Das Terrain ist beinahe ganz flach, aber sumpfig und auf einer Strecke von 800 m Länge von einem 12—15 Fuss tiefen Morast kupirt, der, wenn in stürmischer Witterung die Deiche zerstört werden, mit Wasser gefüllt wird. Der Ingenieur hat vorgeschlagen, diese Strecke mit Faschinen auszufüllen, dieselben mit Erde und kleinen Steinen zu bedecken und dann mit hölzernen Geleisebäumen zu belegen, worauf die eisernen Schienen befestigt werden.

Die Brücken, wovon die längste 150 Fuss lang ist, werden von Holz erbaut und auf steinernen Pfeilern ruhen.

Die Arbeiten an dieser Eisenbahn, die für Holland zur Probe dienen soll, werden unverweilt beginnen.

Ausserdem ist Herr Goudreaan, Hauptingenieur des Wasserstaates, in diesem Augenblick damit beschäftigt, die Route von Amsterdam nach Arnheim zu vermessen. Dieselbe bildet zugleich die erste Aktion der von Oberst Bake im Jahre 1831 vorgeschlagenen Bahn von Amsterdam nach Köln, deren Subskription im Jahre 1834 gescheitert ist.

Dieses Projekt, dessen Richtigkeit von allen Organen des Handels in Amsterdam anerkannt und dessen Herstellung unerlässlich ist, wenn der Holländische Handel dem durch die Antwerpen-Kölner Bahn so sehr begünstigten Handel von Belgien die Waage halten soll, scheiterte allein infolge der von den Privatinteressenten erhobenen Opposition. Der Regierung, nachdem sie dem Treiben in Belgien zwei Jahre lang müssig zugesehen, sind die Augen endlich aufgegangen, und unter dem Vorsitz des Staatsministers Falk, unseres ehemaligen Gesandten in England, eines Staatsmannes von bedeutendem Talent, ist von Sr. Majestät eine Eisenbahnkommission niedergesetzt worden, worin auch der Handelstand von Amsterdam und Rotterdam repräsentirt ist. Bekanntlich hatte Rotterdam im Rheinhandel bedeutende Vortheile vor Amsterdam, auf deren Erhaltung die Rotterdamer Weisen vom Komtoir so sehr erpicht sind, dass sie gerne die ganze Welt um ein paar Jahrhunderte rückwärts führen möchten; nur wissen sie nicht, wie die Sache anzugreifen. In ihrer blinden Angst wollen sie nicht vorwärts, nicht rückwärts; sie wollen in Gottes Namen stehen bleiben, wo sie stehen, in der Hoffnung, dass alles übrige mit

ihnen stehen bleibe. Das Possirlichste dabei ist, dass, während Rotterdam so ängstlich besorgt, Amsterdam möchte mit ihm gleicher Vortheile theilhaftig werden, Antwerpen den Handel beider in die Tasche zu stecken droht.

Man muss gestehen, das sind harte Zeiten für Holländischen Schlendrianismus und Monopolisirungsgeist. Uns droht das schreckliche Geschick, dass wir mit einer Schnelligkeit von 10 bis 12 Lieues in der Stunde an den Ufern des Rheins hinfliegen müssen, also dass sich am Ende noch die Sage von dem fliegenden Holländer verwirklichen wird. Wie werden sie lächeln, unsere Deutschen Handelshintersassen, wenn sie mitansehen, wie der ungestüme Zeitgeist uns beim Schopf fasst, von den bequemen und bedächtlichen Trekschuiten, worin bis jetzt Stunde für Stunde fortgekrochen, uns weghebt und in rasendem Wirbel durch die Lüfte mit uns zieht. Das Schlimmste aber ist, das jenen Schadenfrohen (den Deutschen Rheinländern) bei dem allen die Wahl frei steht, ob sie künftig mit uns oder den Antwerpnern verkehren wollen — ihnen, deren Kundschaft bisher unsere Mäkler vertheilten, vererbten und verpfändeten, wie liegende Gründe — ihnen eine freie Wahl!

Zwar haben viele bisher gehofft, die Erbauung der Strecke von Köln bis zur Belgischen Grenze werde sich durch diplomatische Mittel hintertreiben lassen — die Thoren! Als ob in unseren Tagen eine Regierung wie die Preussische etwas anderes zur Richtschnur ihrer Handlungen nehmen könnte als die Wohlfahrt ihrer Völker und die Macht ihrer Staaten. Selbst in Rotterdam gibt man jetzt so eitle Hoffnungen auf. Das Projekt einer Eisenbahn von Rotterdam nach Köln wird in den nächsten Generalstaaten zur Berathung kommen und mit einer grossen Majorität genehmigt werden. Mögen sich die Obskuranten und Selbstlinge anderer Länder das Schicksal der Rotterdamer zur Warnung dienen lassen.

Nr. 35. **1836.**

Stephenson's London-Brighton Eisenbahn.

Deutsche Blätter haben den Umstand, dass die Aktien dieser Bahn von 15 % Prämie auf 1 bis 2 % zurückgegangen sind, als Beweis angeführt, dass man in England von dem sogenannten Eisenbahnschwindel zurückkomme, wie denn überhaupt die Gegner der Eisenbahnen jede Gelegenheit ergreifen, um die Deutschen Kapitalisten von ihren den Eisenbahnen günstigen Ansichten zurückzubringen. Wenn aber alle dergleichen Warnungen und Mahnungen eine gleich solide Basis haben wie in dem vorliegenden Fall — und wir scheuen uns nicht, die Beweisführung dafür zu übernehmen — so werden sie etwas ganz anderes als Abschreckung von den Eisenbahnunternehmungen bewirken. Nur möchte uns nicht überall diese Beweisführung so leicht werden wie in dem vorliegenden Fall. Aus den hiernach mitgetheilten Parlamentsverhandlungen erhellt nämlich aufs klarste, dass die diese Unternehmung betreffende Parlamentsbill von dem Oberhaus für die nächste Session verschoben und somit ihre Passirung in Zweifel gestellt ist — nicht weil sich im allgemeinen etwas Bedenkliches gegen die Eisenbahn sagen lässt, — nicht weil besondere Gründe gegen das Stephenson'sche Projekt vorliegen, denn dass die Stephenson'sche Linie irgend einer anderen nachstehe, hat kein Lord behauptet, — auch nicht weil die Lords im allgemeinen der Anlegung der Eisenbahnen aus Staatsgründen entgegen sind, oder dieselbe für eine bedenkliche Sache halten, — sondern weil Privatinteressen vorwalten und weil man der einen oder der anderen von den beiden konkurrirenden Linien vor der Stephenson'schen deshalb den Vorzug verschaffen will. Die Stephenson'schen Aktien sind daher so tief gefallen, nicht weil das Vertrauen der Englischen Kapitalisten in die Eisenbahnen überhaupt, oder in die Vorzüglichkeit der Stephenson'schen Linie insbesondere wankend geworden ist, sondern weil die Abstimmung vom 4. August denselben die gegründete Furcht einflösst, dass in der nächsten Session eine der konkurrirenden Linien den Vorzug erhalte.

Bestätigt sich diese Furcht, so verlieren die Besitzer der Promessen nicht blos die von ihnen etwa bezahlten Prämien, sondern auch alle Vorauslagen, die sich leicht auf 1,5 Millionen Thaler belaufen dürften, da die im Laufe der gegenwärtigen Parlamentssession durch die angestellten Verhöre aufgelaufenen Kosten, wie aus den nachstehenden Verhandlungen erhellt, allein 100 000 £ oder 700 000 Thaler Courant betragen.

Brighton aber ist von London nicht weiter als ungefähr 10 Deutsche Meilen entfernt und auf einer solchen Strecke, wenn das Terrain so günstig ist wie dort, bauen wir in Deutschland für 1,5 Millionen Thaler schon eine solide Eisenbahn.

Wir fragen: ob es noch zu verwundern ist, dass die Aktien in solchen Unternehmungen fallen? Und ob dieser Fall etwas anderes beweise, als dass wir in Deutschland für dasselbe Geld, das die Englischen Unternehmer riskiren müssen, bevor sie noch eine Schaufel angesetzt haben, die Eisenbahnen fix und fertig herstellen können? Wir fragen: ob die Nordamerikaner Recht haben oder nicht, wenn sie über die Art und Weise spotten, wie diese Dinge in England betrieben werden?

Nr. 36. **1837.**

Nach einer längeren, durch unvermeidliche Hindernisse verursachten Unterbrechung wird nunmehr dieses Journal wie früher erscheinen.

Nach Vervollständigung des zweiten Bandes mit der vierzigsten Nummer wird dasselbe in regelmässigen Monatheften ausgegeben werden.

Damit trat das erste Eisenbahnjournal in eine neue Phase seiner Entwickelung, welche auch inhaltlich durch vermehrte Heranziehung fremder Mitarbeiter gekennzeichnet wurde. Der persönliche Charakter, den List's erste Schöpfung besass, wurde jedoch damit einigermaassen verwischt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Maassregeln gegen die Ausbreitung der Reblaus. Das K. K. Nebenzollamt in Mittelwalde ist unter jene K. K. Zollämter einbezogen worden, über welche die Ein- und Durchfuhr der unter Pos. 2 der internationalen Konvention vom 3. November 1881, betreffend Maassregeln gegen die Ausbreitung der Reblaus (Phylloxera vastatrix) erwähnten lebenden Pflanzen und Gewächse zulässig ist. Es können somit — nach Mittheilung der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn — nunmehr solche Sendungen bei Erfüllung der in der Konvention vorgeschriebenen Bedingungen über Station Mittelwalde nach bezw. durch Oesterreich-Ungarn ein- bezw. durchgeführt werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den beschränkten Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Ladestelle Nagrabic der Linie Halicz-Ostrów (Tarnopol) ist am 15. Mai d. J. für den unbeschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. Die Abfertigungsbefugnisse des an der Oberhessischen Bahnstrecke Gelnhausen-Stockheim liegenden Haltepunkts Büches-Düdelsheim, welche sich bisher nur auf den Personen- und Gepäckverkehr erstreckten, sind vom 1. Juli d. J. ab auf Güter aller Art, Leichen und lebende Thiere erweitert worden. Ausgeschlossen bleibt die Abfertigung von Spengstoffen und Fahrzeugen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2072 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Zusammenstellung der in Deutschland, Oesterreich und Ungarn geltenden Abfertigungsbestimmungen für Personen und Gepäck (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 2276 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Beseitigung der unteren stufenförmigen Abgrenzung der Umrisslinie für Betriebsmittel, insbesondere für Lokomotiven und Tender (abgesandt am 29. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes usw.

Das Abgeordnetenhaus nahm in seiner Sitzung vom 25. Mai d. J. den Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staats an dem Bau von Kleinbahnen sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreide - Lagerhäusern (vergl. Nr. 35 S. 307 d. Ztg.) nach längerer Debatte in dritter Lesung an.

Abgeordneter Gamp zog den Zusatzantrag, dass Enteignungen von Grund und Boden nur bis zur landespolizeilichen Abnahme der Bahnstrecke stattfinden sollen, zurück, nachdem der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen eine Verfügung zugesagt hatte, worin den Eisenbahndirektionen auferlegt werden soll, sich mit Anforderungen von Grund und Boden, nachdem die Bahnstrecke eröffnet worden, aufs allernöthigste zu beschränken, und Nachforderungen ministerieller Genehmigung bedürfen. Die bei der zweiten Lesung zurückgestellte Resolution, betreffend die Verwendung inländischen Materials, wurde in der Fassung angenommen: „der Staatsregierung gegenüber die Erwartung auszusprechen, dass bei

dem Bau der in diesem Gesetz näher bezeichneten Eisenbahnen dahin gewirkt wird, dass thunlichst inländisches Material verwandt wird.“

Das Preussische Abgeordnetenhaus

nahm in seiner Sitzung vom 28. Mai d. J. in dritter Berathung die Gesetzentwürfe, betreffend den Erwerb von Theilen des Aachen-Mastrichter Eisenbahnunternehmens durch den Preussischen Staat und betreffend die Feststellung eines Nachtrags zum Staatshaushaltsetat für 1897/98, unverändert an.

Verspätungen in dem Vierteljahr Januar bis März 1897.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Vierteljahr Januar bis März 1897 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen wurden auf 43 grösseren Bahnen mit einer Gesammtlänge, Ende März 1897, von 39 175 km (davon zweigeleisig 14 446 km) an fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung befördert: 72 195 Schnellzüge, 698 506 Personenzüge und 321 707 gemischte Züge.

Geleistet wurden im ganzen 47 579 845 Zugkm bezw. im Tagesdurchschnitt 528 665 Zugkm und auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahresdurchschnitt 1 215 Zugkm.

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet zusammen 12 506 Züge (gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres + 8 427 Züge) und zwar durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge 6 157 (+ 4 249) und durch Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst 6 349 (+ 4 178). Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf 1 Million Zugkilometer 133 (+ 87). Infolge der Verspätungen wurden 10 084 (— 7 400) Anschlüsse versäumt.

Die beträchtliche Zunahme gegenüber dem gleichem Zeitraume des Vorjahres ist hauptsächlich auf die ungünstigeren Witterungsverhältnisse in den drei ersten Monaten des laufenden Jahres zurückzuführen, wo infolge von Schneeverwehungen ausserdem auf 23 Bahnen 827 Züge ganz und 361 Züge streckenweise ausgefallen sind.

Preussische Staatseisenbahnen.

Prämiirung nützlicher Erfindungen.

Für das Etatsjahr 1896/97 haben aus den im Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Prämiirung nützlicher Erfindungen vorgesehenen Mitteln 13 Beamten und Arbeitern Belohnungen im Gesammtbetrage von 6 500 ℳ für Erfindungen und Verbesserungen bewilligt werden können, die in wirthschaftlicher Beziehung oder für die Erhöhung der Betriebssicherheit von Bedeutung sind.

Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

Die auf den 21. d. Mts. einberufene Generalversammlung hat sich u. a. auch mit einem Antrage der Verwaltung auf Beschaffung neuer Betriebsmittel zu befassen.

Ostpreussische Südbahn.

Nach dem Geschäftsbericht ist der Betriebsüberschuss im Jahre 1896 gegen 2 609 360 ℳ des Vorjahres auf 2 665 796 ℳ gestiegen. Dieser Mehrüberschuss beruht theils auf der völligen Durchführung der Zinsherabsetzung für das Obligationenkapital zu 4 %, welche gegen das Vorjahr einen Minderbedarf zur Verzinsung von 34 319 ℳ zur Folge hatte, theils auf der Steigerung der Erträge des Güterverkehrs. Hier weisen sowohl der Lokalverkehr entsprechend der normalen diesjährigen Ernte, als die inländischen und Russischen Verbandverkehre Einnahmesteigerungen von zusammen 160 386 ℳ auf. Dagegen ist für den Personenverkehr ein Einnahmerückgang von 25 599 ℳ und für den Viehverkehr von 12 377 ℳ zu verzeichnen. Derselbe ist für den Personenverkehr auf das Fehlen der ausserordentlichen Einnahmesteigerung des Jahres 1896 durch die Königsberger Gewerbeausstellung und die Nichtbenutzung der Bahnstrecken zu den Manövern zurückzuführen. Auch für den Viehverkehr ist die Einnahmeziffer des Jahres 1897 eine besonders hohe gewesen.

Das Verhältniss der reinen Betriebsausgaben zu den Einnahmen ist unverändert geblieben, das Verhältniss der Gesammtausgabe einschliesslich der Ausgaben des Erneuerungsfonds hat sich auf 53,46 %, mithin um 4,62 % günstiger gestellt.

Die Quantitäten aller im Laufe des Jahres beförderten Güter (ausschliesslich der frachtfreien) haben betragen: im Lokalverkehr 339 874 t (gegen 301 060 t im Vorjahre), in den inländischen Verbandverkehren 126 777 (111 920) t, in den Russischen Verbandverkehren 375 354 (352 697) t, zusammen 842 005 (765 677) t. Dieselben haben an Frachten gebracht: im Lokalverkehr 1 343 917 ℳ (gegen 1 270 758 ℳ im Vorjahre), in den inländischen Verbandverkehren 345 338 (327 365) ℳ, in den Russischen Verbandverkehren 1 820 126 (1 750 872) ℳ, mithin beläuft sich die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr auf 3 509 381 (3 348 995) ℳ.

Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr hat im ganzen 1 059 212 ℳ ergeben (gegen 1 085 051 ℳ in 1895).

Die gesammte Einnahme aus allen Verkehrszweigen einschliesslich Uebertrag aus 1895 beträgt 4 993 871 ℳ (gegen 4 885 909 ℳ in 1895).

Die Betriebsausgabe hat gegen das Jahr 1895 eine Vermehrung von 51 526 ℳ erfahren und ist auf 46,62 % der Betriebseinnahme (gegen 46,59 % im Vorjahre) gestiegen.

Von den Einnahmen entfallen auf den Personenverkehr 1 059 212 ℳ = 21,21 %, auf den Güterverkehr 3 519 106 ℳ = 70,47 %, auf verschiedene Einnahmen 413 397 ℳ = 8,28 % und von den Ausgaben auf die allgemeine Verwaltung 390 355 ℳ = 16,77 %, auf die Bahnverwaltung 496 691 ℳ = 21,34 % und auf die Transportverwaltung 1 441 029 ℳ = 61,89 %.

Werden zu den Betriebsausgaben von 2 328 075 ℳ noch die aus dem Erneuerungsfonds mit 341 855 ℳ geleisteten Ausgaben hinzugerechnet, so ergibt sich eine Gesammtausgabe auf 2 669 930 ℳ, d. i. in Prozenten der Bruttoeinnahme 53,46 (58,08) %. Von der Strecke Fischhausen-Palmnicken betrugen die Einnahmen 69 395 ℳ, die Ausgaben 63 385 ℳ, so dass der Abschluss eine Mehreinnahme von 6 010 ℳ ergab. Nach der Bilanz waren Ende 1896 an Prioritätsobligationen I. bis IV. Emission 17 216 300 (17 520 200) ℳ und von der Vorzugsanleihe V. Emission 689 500 (692 500) ℳ in Umlauf. Nach Abzug der Rücklagen in die verschiedenen Fonds ergibt sich ein Reingewinn von 1 247 344 (1 151 314) ℳ, der wie folgt vertheilt wird: 5 % Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien 675 000 ℳ (wie im Vorjahre), $3^2/_3$ % Dividende auf die Stammaktien 495 000 ℳ (3 % = 405 000 ℳ), Staatsabgabe 33 158 (28 421) ℳ, persönliche Gewinnantheile 35 100 (32 400) ℳ, Vortrag 9 086 (10 493) ℳ.

Marienburg-Mlawkaer Bahn.

Für die am 9. d. Mts. stattfindende Jahresversammlung der Aktionäre der Marienburg-Mlawkaer Bahn ist von der Direktion jetzt ein ausführlicher Geschäftsbericht für 1896 erstattet worden. Im Winter kursirten täglich durchschnittlich 18, im Sommer 20 Züge. Die Gesammtzahl der abgelassenen Züge betrug 8 168, davon 6 703 gemischte Züge, 1 360 Güter-Sonderzüge, 7 Personen-Sonderzüge und 98 Arbeitszüge. Befördert wurden 272 788 Personen (264 958 im Vorjahre), 507 t Gepäck, 517 (684) Pferde, 358 (403) Hunde, 4 324 (5 055) t Vieh und 515 469 (443 052) t Frachtgut. Ueber das finanzielle Ergebniss theilt der Bericht folgendes mit: Nach den Abschlüssen betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 271 567,37 ℳ, aus dem Güterverkehr Tit. II 1 702 894,20 ℳ, Extraordinarien ausschliesslich des Staatszuschusses von 80 000 ℳ für Unterhaltung des zweiten Geleises 476 984,96 ℳ, zusammen 2 451 446,53 ℳ, hierzu tritt der Vortrag aus dem Jahre 1895 von 35 333,21 ℳ, sind zusammen 2 486 779,74 ℳ. Die Betriebsausgaben beziffern sich einschliesslich der zu Restausgaben reservirten Beträge auf 1 009 313,82 ℳ, es verbleibt sonach ein Ueberschuss von 1 477 466,42 ℳ. Von diesem Betriebsüberschuss sind zuvörderst verwendet: zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds I 172 954,27 ℳ, zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds II 50 000 ℳ, zur Dotirung des Reservefonds 58 570 ℳ, verbleiben noch 1 195 942,15 ℳ, welche wie folgt zu verwenden sind: zur Gewährung einer Dividende von 5 % an 12 840 000 ℳ Stamm-Prioritätsaktien 642 000 ℳ, zur Gewährung einer Dividende von $3^2/_3$ % an 12 840 000 ℳ Stammaktien 470 800 ℳ zu Tantièmen für den Aufsichtsrath und die Direktion 22 256,00 ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 31 536,84 ℳ, als Vortrag auf neue Rechnung bezw. zur Verfügung der Generalversammlung 29 349,31 ℳ. Der Stand der Reserve- und Erneuerungsfonds wird dann betragen: Reservefonds I = 361 898 ℳ, Reservefonds II = 519 280 ℳ, Erneuerungsfonds I = 1 017 634 ℳ, Erneuerungsfonds II = 197 339 ℳ. Die Einnahmen und Ausgaben sowie die Dividende der Stammaktien betrugen in den letzten 10 Jahren:

Jahr	Einnahmen aus dem			im ganzen	Betriebs-ausgaben	Stamm-aktien
	Personen-verkehr	Güter-verkehr	Extra-ordi-narium			
	Mark					%
1896	271 567	1 702 894	512 318	2 486 779	1 009 313	$3^2/_3$
1895	266 632	1 315 551	587 496	2 169 680	920 438	$2^1/_4$
1894	258 961	1 405 656	541 786	2 206 404	938 161	2
1893	255 514	1 212 271	500 058	1 967 844	855 158	1
1892	249 538	978 622	507 067	1 735 228	776 258	$^1/_2$
1891	260 670	1 547 223	453 849	2 261 744	1 061 375	$1^1/_2$
1890	259 233	1 266 971	395 289	1 921 494	827 133	1
1889	251 860	1 359 231	324 319	1 935 411	965 004	$^1/_3$
1888	236 216	1 825 477	328 964	2 390 658	1 028 483	3
1887	250 708	1 486 667	187 725	1 925 101	860 801	1

Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

In Nr. 125 des „Reichsanzeigers" wird das Privilegium (vom 29. April d. J.) wegen Ausgabe von 5 700 000 ℳ. 3,5 % Anleihescheine der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft veröffentlicht. Zunächst dürfen nur Anleihescheine bis zur Höhe von 4 800 600 ℳ. ausgegeben werden, während weitere Anleihescheine bis zur Höhe von 899 400 ℳ. erst im Jahre 1899 zu begeben sind, nachdem die auf Grund des Privilegiums vom 6. August 1892 ausgegebenen vierprozentigen Anleihescheine mit sechsmonatiger Frist zum 1. Juli 1899 gekündigt worden sind.

Die Aktiengesellschaft Steinhuder Meerbahn

mit einem Grundkapital von 1 456 000 ℳ. ist nunmehr in das Handelsregister eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Wunstorf über Steinhude, Hagenburg, Rehburg und Stolzenau nach Uchte. Betheiligt ist u. a. der Preussische Fiskus (vergl. Nr. 91 S. 826 Jahrg. 1896 d. Ztg.), das Fürstenthum Schaumburg-Lippe, Gemeinden, Städte, Kreise sowie eine grosse Zahl sonstiger Interessenten.

Elektrische Bahn Halle-Leipzig.

Die Preussische Regierung hat nunmehr, gleichwie früher die Sächsische, die Ausführung der Bahn genehmigt. Voraussichtlich werden auch die Verhandlungen mit der Stadt Leipzig bald beendigt sein.

Strassenbahnen.

Berliner Strassenbahnen. Das Magistratskollegium hat die von der Stadtverordnetenversammlung vorgenommenen Abänderungen an dem mit der Grossen Berliner und der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft zu vereinbarenden Vertrage wegen Umwandlung des Pferdebetriebes in elektrischen genehmigt. Nunmehr werden die Verhandlungen mit den Pferdebahngesellschaften über diese Angelegenheit weitergeführt und zu Ende gebracht werden. Dem Vernehmen nach werden die Gesellschaften, nachdem auf ihr Verlangen das Mitbenutzungsrecht ihrer Anlagen nur auf 400 m auf je einer Linie des jeweiligen Fahrplans durch fremde Unternehmer zugestanden worden ist, den Vertrag, wie er aus den Berathungen der städtischen Körperschaften hervorgegangen ist, acceptiren.

Karlsruher Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht für 1896 betrugen die Einnahmen aus der Personenbeförderung 292 996 ℳ. (gegen 266 523 ℳ. im Vorjahre). Nach reichlichen Abschreibungen ergibt sich ein Reingewinn von 59 793 (58 348) ℳ., von welchem eine Dividende von 9 (8) % zur Vertheilung gelangt.

Weltausstellung in Brüssel: Zollamtliches.

Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 6. Mai d. J. folgendes beschlossen:

1. Deutsche Güter, welche aus dem Deutschen Zollgebiete zu der im Jahre 1897 in Brüssel stattfindenden Weltausstellung gesendet worden sind und von derselben mit dem Anspruch auf zollfreien Einlass zurückgebracht werden, sind vor dem Abgang in Brüssel von dem zuständigen Versender dem Kaiserlichen Konsul daselbst unter Uebergabe von Verzeichnissen über den Inhalt der zu versendenden Kolli anzumelden.

2. Der Kaiserliche Konsul ertheilt nach erfolgter Prüfung den Rücksendungsnachweis nach Maassgabe eines Formulars, welches die Bezeichnung des Empfängers, an den die Sendung zurückgeht, Zeichen und Nummer, Anzahl, Art der Verpackung, Gewicht und Inhalt der Kolli zu enthalten hat. Die Gewichtsangabe kann unterbleiben, wenn sich das Gewicht der Kolli wegen unzureichender Tragfähigkeit der auf der Ausstellung vorhandenen Waagen nicht feststellen lässt. In diesem Falle ist von dem Konsul eine bezügliche Bescheinigung in dem Formular abzugeben.

3. Von Anlage eines Zollverschlusses wird abgesehen, dagegen die Zollfreiheit der Güter davon abhängig gemacht, dass die Kolli mit von dem Kaiserlichen Konsul zu liefernden Zetteln versehen werden, auf welchen der Name des Empfängers des zurückgehenden Ausstellungsguts, der Bestimmungsort und die Ordnungsnummer angegeben ist. Das Anbringen von solchen Zetteln an die einzelnen Kolli kann jedoch unterbleiben, wenn letztere in den Ausstellungsräumen in Eisenbahnwagen verladen und diese Belgischerseits mit Plomben zollamtlich verschlossen werden. In solchen Fällen sind zum Ausweise für die Einfuhr nach dem Deutschen Zollgebiete die Schiebethüren der Eisenbahnwagen mit je einem der fraglichen Zettel zu versehen.

4. Sendungen dieser Art können auf Grund des Rücksendungsnachweises an der Grenze zollfrei in den freien Verkehr gesetzt werden; wird die Abfertigung bei dem Amte des Bestimmungsorts beantragt, oder ergeben sich bei der Abfertigung an der Grenze Anstände, so sind die Güter unter Zollkontrole mit dem Rücksendungsnachweise dem zuständigen Amte zu überweisen, welchem die Schlussabfertigung obliegt.

5. Soweit der nach Ziffer 2 ertheilte Rücksendungsnachweis Menge und Gattung der Güter nicht so genau bezeichnet, dass hiernach die Einreihung der Waaren unter eine statistische Nummer erfolgen kann, auch der Grenz-Eingangsdeklarant nicht zur sofortigen Ergänzung der erforderlichen Daten imstande ist, kann die Ablassung der Güter in den freien Verkehr dennoch gemäss Ziffer 4 erfolgen. Die Ergänzung der statistischen Angaben erfolgt nach den Vorschriften im § 1 Abs. 6 der Ausführungsbestimmungen zum Gesetze, betreffend die Statistik des Waarenverkehrs.

Jubiläum der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Am 27. Mai d. J. beging die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft in Hamburg die Feier des fünfzigjährigen Bestehens des Gesellschaftsunternehmens.

Die Verwaltung hat beschlossen, zum Andenken an diesen Tag in Döse bei Cuxhaven ein grosses Gebäude errichten zu lassen mit Freiwohnungen für invalide Angestellte und für bedürftige Wittwen von verstorbenen Angestellten.

Dortmund-Emskanal.

Das Herrenhaus hat den Gesetzentwurf, betreffend den Nachtragkredit von 14 750 000 ℳ. zur Vollendung des Kanals, mit 49 gegen 27 Stimmen angenommen; auch die Resolution, wodurch die Staatsregierung ersucht wird, durch zweckentsprechende Tarifirung der Kanalgebühren der die einheimische Produktion schädigenden Konkurrenz entgegenzuwirken, gelangte zur Annahme.

Berliner Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der auf den 12. d. Mts. einberufenen Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 20 % (gegen 25 % im Vorjahre) vorzuschlagen.

Aus England.

Das neue Gesetz, betreffend die selbstbeweglichen Fahrzeuge auf Strassen. (The Locomotives on Highways Act 1896; Victoria 59 und 60, Cap. 36.)

Die Fortbewegung mit mechanischen Mitteln auf Strassen war in England bisher den Bestimmungen der „Highways and Locomotives" Akte von 1865 und 1878 unterworfen. Nach Vorschrift dieser Gesetze hatten die Gerichte, so seltsam es scheinen mag, in derselben Weise zu entscheiden über Fälle, in denen etwa ein durch Petroleum oder Dampf bewegtes Fahrrad von geringem Gewicht auf der Strasse fuhr, über eine Dampfwalze oder eine schwere Schleppmaschine, und es hätte wohl der Fall sein können, dass etwa ein bergab sich selbst überlassenes Fahrrad nach den genannten Gesetzen als eine Strassenlokomotive behandelt worden wäre. Das im vorigen Jahre erlassene neue Gesetz beseitigt alle Beschränkungen, die die früheren der mechanischen Fortbewegung der Fahrzeuge bereiteten, freilich insoweit nur, als diese Fahrzeuge unbeladen nicht schwerer als 3 t sind. Das neue Gesetz hat, in der in England üblichen schwerfälligen Fassung wiedergegeben, folgenden Wortlaut:

Akte, betreffend die Verbesserung des Gesetzes über die Benutzung von Lokomotiven auf Landstrassen (14. August 1896).

I. 1. Die im Anhang dieser Akte bezeichneten und alle anderen die Benutzung von Lokomotiven auf Landstrassen beschränkenden gesetzlichen Bestimmungen, die sich beim Inkrafttreten der vorliegenden Akte in öffentlichen, allgemeinen oder örtlichen oder auf die Person gerichteten Akten vorfinden, erstrecken sich fernerhin nicht mehr auf Fahrzeuge, die durch mechanische Kraft bewegt werden, wenn sie im unbeladenen Zustande nicht mehr als 3 t wiegen und nicht mehr als einen Anhängewagen führen, mit dem zusammen dann die Lokomotive nicht über 4 t wiegen darf, und wenn sie ferner so gebaut sind, dass, abgesehen von vorübergehenden und zufälligen Gelegenheiten, Rauch oder sichtbarer Dampf nicht ausgestossen wird. Die nunmehr den Ausnahmebestimmungen unterworfenen Fahrzeuge, Lokomotiven oder Beiwagen, sind im folgenden als leichte Lokomotiven bezeichnet. Es wird hierdurch folgendes bestimmt:

a) Der Rath einer Grafschaft oder eines Grafschaftskirchspiels soll die Befugniss haben, Ausführungsbestimmungen zu erlassen, die die Benutzung derartiger Lokomotiven auf Brücken, die ihrer Aufsicht unterstehen, untersagen oder beschränken, wenn der Rath der Meinung ist, dass dadurch der Brücke Schaden oder dem Publikum Gefahr entstehen kann.

b) Eine leichte Lokomotive soll als das angesehen werden, was in den vorhandenen Parlamentsakten — gleichviel ob öffentlich, allgemein oder lokal —, deren Ausführungsbestimmungen und den Reglements als Wagen (carriage) bezeichnet ist und es sollen alle leichten Lokomotiven, welche als Wagen einer bestimmten Gattung benutzt werden sollen, dieser

Gattung zugerechnet werden; es soll dann das Gesetz, welches sich auf Wagen dieser Gattung bezieht, Anwendung finden.

2. Bei Bemessung des Gewichtes eines unbeladenen Fahrzeuges nach Maassgabe dieses Gesetzes soll das Gewicht des Wassers und des Feuerungsmaterials oder der Akkumulatoren, die für den Zweck der Fortbewegung benutzt werden, nicht einbegriffen sein.

II. Eine Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang soll der Führer einer leichten Lokomotive für die Mitführung eine Lampe an derselben Sorge tragen, die so beschaffen und angebracht sein muss, dass sie ein Licht in solcher Weise zeigt, wie es die von der örtlichen Regierungsbehörde zu erlassenden Bestimmungen vorschreiben.

III. Jede leichte Lokomotive soll eine Glocke oder sonstige Vorrichtung tragen, die von der Annäherung oder dem Ort des Wagens in hörbarer Weise ausreichende Kenntniss zu geben vermag.

IV. Keine leichte Lokomotive soll auf einer öffentlichen Strasse schneller als mit 14 Meilen (22,06 km) Geschwindigkeit in der Stunde fahren oder eine von der Ortsbehörde etwa vorgeschriebene geringere Geschwindigkeit überschreiten.

V. Ueber die Mitführung und Benutzung von Petroleum oder eines anderen brennbaren, flüssigen oder anderen Feuerungsmittels für die Lokomotive sollen die vom Staatssekretär erlassenen Bestimmungen beachtet werden, und die betreffenden Bestimmungen sollen, unbeschadet der Petroleumakte von 1871 bis 1881, Geltung haben.

VI. 1. Die örtliche Regierungsbehörde kann Ausführungsbestimmungen, betreffend die Benutzung von leichten Lokomotiven auf Landstrassen und ihren Bau sowie die Bedingungen, unter denen sie benutzt werden dürfen, erlassen.

2. Bestimmungen, die unter diesen Gesichtspunkt fallen, können, wenn es die örtliche Behörde für nöthig hält, örtlich beschränkt bleiben, so dass sie in ihrer Anwendung nicht über einen bestimmten Bezirk hinaus gehen; es kann auf die Vorstellung irgend einer örtlichen Behörde die Benutzung von Lokomotiven zu Beförderungszwecken in bevölkerten Strassen oder an sonstigen Plätzen, wo ihre Benutzung mit Gefahr für das Publikum verbunden sein kann, verboten oder beschränkt werden.

Alle in dieser Richtung erlassenen Ausführungsbestimmungen sollen Gesetzeskraft haben, gleichviel was in anderen Akten allgemeiner oder örtlicher Natur oder in Zusatzbestimmungen oder Reglements dazu bestimmt sein kann.

Jedes Reglement, dass unter diesen Abschnitt fällt, soll beiden Häusern des Parlaments unterbreitet werden.

VII. Die Uebertretung einer aus dieser Akte entspringenden Ausführungsbestimmung oder eines Reglements oder einer Bestimmung der Akte selber dürfen, sobald die Uebertretung gerichtlich nachgewiesen ist, mit einer Geldstrafe nicht über 10 £ bestraft werden.

VIII. 1. Vom 1. Januar des auf die Rechtskraft dieser Akte folgenden Jahres soll in Grossbritannien für jede leichte Lokomotive, die als Wagen oder Hackney nach Maassgabe des Abschnitts 4 der Akte, betreffend die Zoll- und Inlandeinkünfte von 1888, der Steuer unterworfen ist, eine Zuschlagexcisesteuer nach folgenden Sätzen erhoben werden.

Wenn das Gewicht der Lokomotive unbeladen 1 t überschreitet, aber 2 t nicht erreicht: 2 £ 2 sh.; wenn das Gewicht 2 t überschreitet: 3 £ 3 sh.

2. Jede derartige Abgabe soll zugleich mit der Licenz für die Lokomotive — im Sinne eines Wagens oder einer Hackney — entrichtet werden und sie soll in England nach Maassgabe der Vorschriften behandelt werden, die in Bezug auf die Erhebung einer örtlichen Licenz nach Maassgabe der Lokalverwaltungsakte von 1888 erlassen sind; in Schottland soll sie auf das Konto der örtlichen Besteuerung eingezahlt und als ein Theil der Bestände im Sinne des Abschnittes 2 unter Abschnitt 3 der Lokalbesteuerungs- (Zoll- und Excise-) akte von 1890 behandelt werden.

IX. Die Vorschriften des Unterabschnittes 4 des Abschnittes 28 der Landstrassen- und Lokomotiv-Ergänzungsakte von 1878 können von Zeit zu Zeit auf Veranlassung der örtlichen Verwaltungsbehörde abgeändert werden.

X. Soweit diese Akte auf Schottland Bezug hat, soll an die Stelle der Machtbefugniss der örtlichen Behörde die des Sekretärs von Schottland treten, an die Stelle der Machtbefugniss des Grafschaftsraths oder Rathskirchspiels die der Strassenbehörde einer Grafschaft oder eines Kirchspiels, und statt des Unterabschnittes 4 des Abschnittes 28 über die Landstrassen- und Lokomotiv-Ergänzungsakte von 1888 soll der Unterabschnitt 4 des Abschnittes 3 der Lokomotiv-Ergänzungsakte für Schottland von 1878 zur Anwendung gebracht werden.

XI. In der Anwendung auf Irland soll die Machtbefugniss der örtlichen Verwaltungsbehörde ersetzt werden durch die der gleichnamigen Irischen Behörde, und die Machtbefugniss des Grafschaftsraths soll in einem städtischen Gesundheitsbezirk nach Maassgabe der öffentlichen Gesundheitsakte von Irland von 1878 als die einer städtischen Gesundheitsbehörde und sonst als eines Grossgerichts ausgeübt werden.

XII Diese Akte soll als die „Locomotives on Highways Act 1896“ bezeichnet werden und nach Ablauf von 3 Monaten nach ihrer Genehmigung Gesetzeskraft erlangen.

Anhang. Gesetzesbestimmungen, die sich nicht auf leichte Lokomotiven beziehen.

Die Lokomotivakte von 1861 (24 und 25 Vict., Cap. 70), ausgenommen derjenige Theil des Abschnittes 1, der sich auf Zölle und Lokomotiven bezieht und Abschnitt 7 und 13.

Abschnitt 41 der Thames Embankment Akte von 1862 (25 und 26 Vict., Cap. 93).

Die Lokomotivakte 1865 (28 und 29 Vict., Cap. 83).

Ergänzung zur Lokomotivakte (Schottland) 1878 (41 und 42 Vict., Cap. 77).

Abschnitt 6 der öffentlichen Gesundheitsakte (Irland), Ergänzung 1879 (42 und 43 Vict., Cap. 57).

Nach Maassgabe der gesetzlichen Bestimmungen ist also die örtliche Verwaltungsbehörde mit der Ueberwachung des mechanischen Fahrbetriebes auf Strassen betraut und ermächtigt, Ausführungsbestimmungen zu erlassen; ebenso behalten diese Behörden, jetzt Grafschaftsräthe, die Befugnisse, die ihnen in bestimmten Angelegenheiten durch frühere Akte verliehen waren. Auch hierbei erleichtert die den Ortsbehörden gewährte Freiheit die Anwendung des Gesetzes und ebnet für fernere Gesetze, die in Bezug auf die etwa sich ergebenden Meinungsverschiedenheiten nothwendig werden könnten, den Weg. Zwei Bestimmungen, die in dem neuen Gesetze enthalten sind, haben, so klein sie scheinen, im Hinblick auf die Sicherheit und Annehmlichkeit in der Benutzung der Landstrassen grosse Bedeutung. Die eine bezieht sich auf die Anwendung eines passenden Benachrichtigungssignals, das nach dem Wortlaut des Gesetzes „eine Glocke oder ein anderes hörbares Signal“ sein soll. Den Fuhrwerkseigenthümern ist hier ein weiter Spielraum gelassen. Im Gesetz ist nicht gesagt, wer beurtheilen soll, ob die Vorrichtung zweckentsprechend ist. Die Entscheidung hierüber wird den Gerichten überlassen bleiben, die die Uebertretungen abzuurtheilen haben. Die andere Bestimmung bezieht sich auf die Führung von Laternen. Nach dem Gesetz soll eine Laterne mitgeführt werden, so gebaut und so angebracht, dass das von ihr gezeigte Licht den von der örtlichen Behörde erlassenen Bestimmungen entspricht. Das Wort „Licht“ dürfte nicht unbedingt in der Einzahl gemeint sein. Von verschiedenen Seiten wird befürwortet, zwei Lichter, eins vorn und eins hinten, mitzuführen. Das einzelne Licht ist an und für sich bedenklich; angesichts der Gepflogenheit der Droschkenkutscher und sonstiger Fuhrleute, die von den beiden Laternen nur die eine anstecken, liegt darin eine Veranlassung zu Missverständnissen und daher eine Gefahrquelle. Ein Englischer Fachmann möchte als Regel aufstellen, dass in allen Fällen Fahrzeuge, die über einen Yard (0,9 m) breit sind, zwei Lichter haben sollen, in solcher Stellung, dass kein Theil des Fahrzeuges mehr als 10 Zoll über die Mitte der Lampe nach der Seite vorsteht. Er geht in seiner Anforderung so weit, zu verlangen, dass die Lampen an der einen Seite des Wagens mitten auf der Glasscheibe vor der Flamme einen rothen Kreis von etwa 3 cm Grösse haben sollen, auf der anderen Seite einen grünen Kreis. Die Leuchtkraft der Laternen werde dadurch wenig beeinträchtigt; man kann an der Färbung der Lichter andererseits sofort die Fahrrichtung des Wagens erkennen.

Den Grafschaftsräthen ist überlassen, über die Breite der Räder und die Benutzung der Brücken Bestimmungen zu treffen. In gewissem Umfang fällt ihnen auch die Ueberwachung der Fahrgeschwindigkeit in städtischen Strassen oder an bestimmten anderen Stellen zu, und soweit erstreckt sich ihre Befugniss, dass sie im Falle eines mit Anhängewagen versehenen Fahrzeuges die Fahrten ganz untersagen können; denn nach dem Gesetz soll die örtliche Verwaltungsbehörde auf Antrag einer Ortsbehörde die Benutzung von Lokomotiven für Beförderungszwecke in verkehrsreichen Strassen oder an anderen Stellen, wo die Benutzung mit Gefahr für das Publikum verbunden sein kann, untersagen oder beschränken können. Die Befugniss, die hierdurch dieser Behörde zum Schutz des Publikums zusteht, ist eine ungemein weitreichende.

Im Abschnitt 26 der Landstrassen- und Lokomotivakte ist den Ortsbehörden, jetzt Grafschaftsräthen, die Befugniss verliehen, Zusatzbestimmungen zu erlassen, die die Benutzung ungenügend breiter Räder bei Fahrzeugen, gleichviel ob von Pferden gezogen oder nicht, verbieten und auch solche Räder nicht zulassen, die an ihrem Umfang hervortretende Theile nach unzulässigem Muster besitzen und ferner verbieten, ein Rad bei der Bergabfahrt festzustellen, wenn es keinen Bremsschuh hat. Gewisse Bestimmungen müssen einer Centralstelle vorbehalten bleiben, und in diesem Sinne ist bedauerlich, dass über die Breite der Räder mechanisch betriebener Fahrzeuge eine allgemein gültige Bestimmung nicht vorhanden ist. Die verschiedenen Grafschaftsräthe können weit von einander ab-

weichende, ja widersprechende Bestimmungen über die Radbreite treffen, die den Wagenführern überaus lästig fallen. Wenn ein Wagenführer von einer Grafschaft, in der die Radbreite der Vorschrift entspricht, sich in eine benachbarte begibt, kann es vorkommen, dass die Polizei die Weiterfahrt einfach untersagt. Da die Verhältnisse der Strassen durch ganz England im grossen und ganzen einheitlich sind, sollte man der Meinung sein, dass es keine Bedenken habe, den örtlichen Verwaltungsbehörden die Bestimmung über die Breite der Räder zu übertragen. Die Behörde könnte sich auf die Erfahrungen der Strasseningenieure und berufener Fachmänner in einer Weise stützen, wie es die Grafschaftsräthe nicht in der Lage sind; und dann würden die Ausführungsbestimmungen einen Grad von Uebereinstimmung erhalten, die durch eine grössere Zahl verschiedener behördlicher Körperschaften nie zu erreichen ist. Es könnte daher nur von Vortheil sein, wenn die Grafschaftsräthe die Aufstellung der Ausführungsbestimmungen den örtlichen Verwaltungsbehörden überliessen, wobei diesen letzteren vorbehalten bleiben könnte, die nach den örtlichen Verhältnissen etwa nöthigen Ausnahmebestimmungen zu treffen. Auch den Wagenfabrikanten würde die Vereinheitlichung derartiger Bestimmungen zu gute kommen. Weniger richtig könnte es scheinen, die Bestimmungen über die Benutzung der Brücken einer Centralbehörde zu überlassen. Es wird darauf hingewiesen. dass man jeder kleineren Grafschaft hätte aufgeben sollen, bestimmte wichtigere Strassen, die etwa die Richtung von Osten nach Westen und von Süden nach Norden haben, mit Brücken zu versehen, die von den unter das neue Gesetz fallenden Fahrzeugen überschritten werden können, und bei grösseren Grafschaften hätte die Zahl dieser Strassen vermehrt werden können. Immerhin ist diese Frage nicht so wichtig, dass ihre Regelung nicht der Zeit und der Erfahrung überlassen bleiben könnte. Denn die Ortsbehörde wird soviel Interesse an dem Verkehr der neuen Fahrzeuge, die den Lokalinteressen, namentlich auch den landwirthschaftlichen, sehr zu gute kommen, haben, dass sie auch für gute Strassen und Brücken sorgen werden. In Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit der Motorwagen in Städten sind die Ortsbehörden auf die Vermittelung des Handelsamtes angewiesen, dass, sofern sie Reglements in dieser Richtung erlassen, diese den beiden Häusern des Parlaments vorzulegen haben. Zur Zeit sind Ausführungsbestimmungen hierüber unnöthig, denn die Eigenthümer und Führer der Wagen werden ohnehin in diesem Punkt vorsichtig sein, da sie für den Schaden, der durch ungeeignete Handhabung der Wagen in verkehrsreichen Strassen entsteht, aufzukommen haben, und dann haben die Ortsgerichte genügend Rechtsmittel, um in Fällen von Leichtfertigkeit oder Unfähigkeit Abhilfe zu schaffen. Diese Befugniss haben sie dadurch, dass ein nicht von Pferden gezogenes Fahrzeug, eine leichte Lokomotive, allen Akten und allgemeinen Reglements, die den Strassenverkehr betreffen, unterworfen sind.

Aus Belgien.

Die Eisenbahnen Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt 1896.

Vereinnahmt wurden 1896 an Betriebseinnahmen 1 094 994,28 Francs und an Zinsen 7 546,17 Frcs., wozu 388,05 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre kamen. Von der 1 102 928,50 Frcs. betragenden Summe wurden verwendet 70 968,70 Frcs. zu allgemeinen Unkosten, 70 000 Frcs. zur Tilgung von Antheilscheinen, 54 235,77 Frcs. als Gewinn der Genussscheine, 375 000 Frcs. als Gewinn der Vorzugsantheilscheine und 532 500 Frcs. als Gewinn der Gewinnantheilscheine, während 224,03 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Die Vorzugsantheilscheine erhielten wie im Vorjahre 15 Frcs., die Gewinnantheilscheine 21,30 Frcs. Gewinn gegen 19,60 Frcs. im Vorjahre.

Direkte Bahn Brüssel-Lille-Calais 1896.

Diese die Linien Hal-Ath und Tournai-Französische Grenze besitzende Gesellschaft hatte 1896 aus dem Betriebe eine Einnahme von 950 859,77 Frcs., die sich durch 493,32 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre und 7 959,67 Frcs. Zinsen auf 959 312,76 Francs erhöhte. Davon wurden 390 000 Frcs. zur Verzinsung und 30 270 Frcs. zur Tilgung der Vorzugsantheilscheine verwendet, 45 778,90 Frcs. an allgemeinen Unkosten gebraucht, 20 949,30 Frcs. dem Verwaltungs- und Aufsichtsrath zugewendet, 471 900 Frcs. als Gewinn an die Stammantheilscheine verwendet und 414,56 Francs auf neue Rechnung vorgetragen. Der Gewinn dieser Antheilscheine für das ganze Jahr beträgt 18,15 Frcs. gegen 16,15 Frcs. im Vorjahre.

Internationale Schlafwagengesellschaft 1896.

Die Gesellschaft hatte 1896 (1895) aus dem Betriebe ihrer Wagen eine Einnahme von 7 475 321,99 (6 611 777,21) Frcs. und aus sonstigen Quellen eine solche von 550 548,69 (421 111,07) Frcs., also eine Gesammteinnahme von 8 025 870,68 (7 032 888,28) Frcs. Die Betriebskosten verzehrten 1 700 919,62 (1 546 325,43) Frcs., die Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel 1 393 146,45 (1 194 029,45) Frcs. und die allgemeinen Unkosten 793 598,79 (716 625,35) Frcs., die gesammten Betriebsausgaben also 3 887 664,86 (3 456 980,23) Frcs., sodass ein Betriebsüberschuss von 4 138 205,82 (3 575 908,05) Frcs. verblieb. Hierzu kamen an Zinsen 184 629,52 Frcs., es gingen aber 5 979,60 Frcs. als Entschädigung des Aufsichtsrathes ab, sodass sich ein Betriebsüberschuss von 4 316 855,74 Frcs. ergab. Davon verzehrten die Steuern und aussergewöhnliche Unkosten 172 663,34 Frcs., der Beitrag zur Unterstützungskasse 3 907,62 Frcs., die Zinsen der Schuldverschreibungen 1 019 923,72 Frcs. und die Tilgung von Schuldverschreibungen und sonstige Abschreibungen 1 435 000 Frcs., sodass 1 685 261,06 Frcs. (gegen 1 065 891,43 Frcs. im Vorjahre) verfügbar blieben. Von diesen flossen 168 536,10 Frcs. in die Rücklagen, 168 536,10 Frcs. standen dem Verwaltungsrath und der Direktion und 1 348 288,86 Frcs. den Antheilhabern zu. Dieser Gewinn würde die Vertheilung von 32,50 Frcs. oder 6,5 % gestatten, aber obwohl nach aller Voraussicht die künftigen Jahre nicht weniger lohnend sein werden, hielt es die am 20. April d. J. abgehaltene Hauptversammlung doch für angemessen, auf Vorschlag des Verwaltungsrathes 148 288,86 Frcs. den ausserordentlichen Rücklagen zuzuführen und nur 1 200 000 Francs, also 30 Frcs. oder 6 % als Gewinn zu vertheilen.

Im Jahre 1877, dem ersten Betriebsjahre der Gesellschaft, erstreckte sich deren Thätigkeit auf 9 697 km, im Jahre 1896 auf 88 407 km; die Anzahl der im Betriebe befindlichen Wagen der Gesellschaft ist in diesem Zeitraume von 58 auf 508 gestiegen, die Einnahmen von 541 856 auf 8 025 870 Frcs., ohne dass auch nur einmal ein Rückgang eingetreten wäre, die Ausgaben von 381 758 auf 3 887 665 Frcs. und der Ueberschuss von 160 098 auf 4 322 835 Frcs. Der erste Gewinn, und zwar 5 %, wurde 1878 vertheilt; er stieg 1879 auf 5,5 %, 1880 auf 6 %, 1881 auf 7 %, 1882 und 1883 auf je 7,5 %. Von 1884 bis einschliesslich 1887 betrug er je 5 %, 1888 5,5 %, 1889, 1890 und 1891 je 6,5 %; dann ging er 1892 auf 5 %, 1893 auf 3,5 % und 1894 auf 4 % zurück, betrug aber 1895 und 1896 wieder je 6 %.

Die Luxuszüge, die mehr und mehr die grossen Mehreinnahmen gebracht haben, entwickeln sich in ungeahntem Maasse. Der Orientexpress und der Ostende-Wienexpress mit ihren Ausdehnungen nach Konstanza und Triest geben fortdauernd die besten Ergebnisse. Der im letzten Winter dreimal wöchentlich abgelassene Wien-Nizzaexpress liefert ausgezeichnete Ergebnisse und es kann ihm sicherlich der stärkere Besuch der Französischen Mittelmeerküste aus Russland und Oesterreich zugeschrieben werden; es steht in Frage, ihn im nächsten Jahre nach Norden bis Warschau auszudehnen und ihm schnellere Anschlüsse nach Moskau und St. Petersburg zu geben, er würde dann wenigstens zum theil täglich werden. Der Calais-Engadin-Interlakenexpress wird unter gleichen Bedingungen in diesem Sommer wieder aufgenommen werden, aber voraussichtlich wird die Gesellschaft unter der Bezeichnung Schweizer Express einen neuen Zug über Paris und Genf nach der Schweiz einrichten. Der Mittelmeerexpress hat im letzten Jahre einen noch regeren Verkehr ergeben wie früher; er wurde zweimal wöchentlich von Calais und viermal von Paris abgelassen, seit 24. März d. J. fährt er täglich. Seit Anfang Januar d. J. hat die Gesellschaft zwischen Marseille und Ventimiglia einen Salonzug eingelegt, doch sind seine Ergebnisse nur mittelmässig, vielleicht weil dieser Zug in Nizza anhielt, anstatt bis Monte-Carlo, das hauptsächlich der Bestimmungsort der bezüglichen Reisenden ist, weiter zu fahren. Die Einnahmen des Südexpress stehen keineswegs mit den der Gesellschaft auferlegten Lasten im Verhältniss; sie hat seit langer Zeit versucht, eine Ermässigung dieser Lasten zu erreichen, sich aber mit Versprechungen der Spanischen Gesellschaft für die Zukunft begnügen müssen; um aber diesem Zuge einen neuen Verkehr zuzuführen, hat die Gesellschaft beschlossen, ihn versuchsweise einmal wöchentlich von Madrid nach Sevilla und Gibraltar auszudehnen. Der Nordexpress verkehrte seit Mai 1896 zwischen Ostende, Paris, Berlin und St. Petersburg; sein Erfolg war nicht zweifelhaft und die Belgischen, Deutschen und Russischen Verwaltungen sind übereingekommen, ihn vom 1. Mai d. J. ab zwischen Ostende und Berlin täglich und zwischen Berlin und St. Petersburg zweimal wöchentlich abzulassen. Leider verweigert die Französische Nordbahn die Erhöhung der Verkehrsgeschwindigkeit zwischen Paris und Lüttich. Ein neuer sehr wichtiger Luxuszug, der Nord-Südexpress, ist in Vorbereitung und wird vom November d. J. ab zwischen Berlin und Rom sowie Neapel über München und den Brenner verkehren.

Im Jahre 1896 sind Schlafwagen der Gesellschaft auf folgenden Linien neu eingestellt: Calais-Marseille, Moskau-Sebastopol, Budapest-Temesvar-Bazias und Wien-Dresden, ferner Speisewagen der Gesellschaft auf folgenden Linien: Paris-Saumur, Paris-Tours, Bordeaux-Nantes, Chambery-Bussoleno, Basel-Bern, Basel-Brüssel, Bologna-Mailand, Rom-Florenz, München-Frankfurt, Stuttgart-Eger und Wien-Meran. Meistens sind die Verträge auf 10 bis 15 Jahre abgeschlossen; ausserdem hat die Gesellschaft mit der Jura-Simplonbahn einen Vertrag geschlossen, der ersterer den Speisewagenbetrieb auf diesem Netz für 15 Jahre

gestattet. Der Abschluss eines Vertrages mit der Gotthardbahn über den Speisewagenbetrieb auf der Linie Basel-Mailand für 15 Jahre steht bevor. Endlich hat die Gesellschaft ihren allgemeinen Vertrag mit der Französischen Westbahn auf 15 Jahre erneuert. Von den meisten Verwaltungen ist übrigens der Zeitraum von 15 Jahren für den Abschluss der Verträge angenommen, nur die Russischen Verwaltungen können gesetzlich nur auf 12 Jahre Verträge schliessen. Schliesslich ist noch zu bemerken, dass die Oesterreichische Südbahn, die bisher selbst den Schlafwagenbetrieb auf ihrem Netze ausgeübt hat, beschlossen hat, ihre Schlafwagen zurückzuziehen und der Schlafwagengesellschaft den Betrieb auf den Strecken Wien-Triest-Abbazia, Wien-Venedig und Wien-Meran-Ala für 15 Jahre zu übertragen.

Aus Frankreich

Die Haftpflicht-Beschränkung der Eisenbahnen.

Der Abgeordnete Camille Pelletan hatte im Jahre 1890 einen umfassenden Gesetzentwurf über die Eisenbahnen von allgemeinem Interesse vorgelegt; da der Entwurf vor Schluss der Tagung nicht mehr zur Verhandlung kam, legte ihn der genannte Abgeordnete im Jahre 1893 zum zweiten Mal vor. Artikel 19 dieses Gesetzentwurfs bestimmt: „Den Eisenbahn-Unternehmungen ist es verboten, bezüglich der Gefahren des Verlustes oder der Verschlechterung der beförderten Gegenstände, bezüglich der Haftpflicht der Frachtführer und bezüglich der Verjährungsfristen für die aus diesem Anlass anzustrengenden Klagen in ihre allgemeinen oder Ausnahmetarife Bedingungen aufzunehmen, welche von den durch das Gesetz aufgestellten Regeln abweichen. Jede derartige Bedingung ist von Rechtswegen nichtig.“ Diese Bestimmung hat neuerdings der Abgeordnete Fernand Rabier wieder aufgenommen und sie als neuen Gesetzentwurf in der Kammer eingebracht. Der von der Kammer mit der Vorberathung betraute Ausschuss hat den Antragsteller mit der Berichterstattung beauftragt und dieser hat im Namen des Ausschusses jetzt seinen Bericht der Kammer vorgelegt.

Die Gesellschaften erklären übrigens, dass dieses Gesetz keine rückwirkende Kraft erhalten und auf die bestehenden Tarife angewendet werden könne; sie müssten vielmehr die jetzigen Tarife zurückziehen und derart erhöhen, dass sie für die etwa zu zahlenden Entschädigungen Deckung erhielten.

Güter-Bestellzettel.

Im Jahre 1896 nahmen die sieben grossen Französischen Eisenbahnnetze folgende Bestimmung in die Anwendungsbedingungen der allgemeinen Eil- und Frachtguttarife auf: „Der Aufgeber einer nach einem der sieben grossen Netze oder den Pariser Gürtelbahnen bestimmten Sendung kann durch Postkarte Mittheilung von der Ablieferung dieser Sendung erhalten, wenn er auf dem Abgangsbahnhof eine besondere Gebühr von 25 Cts. bezahlt.“ Die Anwendung dieser Bestimmung unterliegt indessen der Bedingung, dass das Verlangen nach Mittheilung über die Ablieferung in die Abfertigungserklärung eingeschrieben werde.

Nun haben zahlreiche Aufgeber den Gesellschaften mitgetheilt, dass es ihnen in dem Augenblick, wo sie ihre Sendungen aufgeben, nicht möglich wäre vorauszusehen, ob es für sie nöthig wäre, über das Schicksal einer oder mehrerer Sendungen unterrichtet zu sein; sie könnten sich also in Voraussicht dieser Möglichkeit nicht ständig eine Ausgabe von 25 Cts. für jede ihrer Sendungen auferlegen, während sie den Beweis für eine Lieferung nur von Zeit zu Zeit nöthig haben. Sie haben daher den Wunsch ausgesprochen, dass sie auch nach erfolgter Ablieferung Mittheilung über gewisse Sendungen verlangen können, indem sie dann die Gebühr von 25 Cts. entrichten, die heute bereits bei der Aufgabe zu zahlen ist.

Da diese Wünsche den Gesellschaften begründet erschienen, so haben die sieben grossen Netze dem Minister der öffentlichen Arbeiten den Antrag unterbreitet, die von der Mittheilung über die Ablieferung handelnden Artikel 55 bezw. 50 der Anwendungsbedingungen ihrer allgemeinen Eil- bezw. Frachtguttarife wie folgt zu ergänzen: „Wenn der Aufgeber auf seiner Aufgabeerklärung das Verlangen nach Mittheilung der Ablieferung nicht kundgegeben hat, so hat er das Recht, später auf dem Abgangsbahnhof Mittheilung über diese Ablieferung zu verlangen, indem er die vorerwähnte besondere Gebühr von 25 Cts. entrichtet.“

Gepäckaufgabe ohne Fahrkartenlösung.

Bisher konnte in Frankreich Gepäck ohne Lösung von Fahrkarten nur als Eilgut (messagerie) aufgegeben werden; für dieses ist aber die Aufgabe drei Stunden vor Abgang eines Zuges, und zwar eines solchen mit allen Klassen erforderlich, während die Ausgabe erst zwei Stunden nach Ankunft des Zuges verlangt werden kann. Die Reisenden, namentlich Ausflügler haben vielfach den Wunsch ausgesprochen, ihre Reisegeräthe auch ohne Lösung von Fahrkarten als Gepäck aufgeben zu können. Die verschiedenen Minister der öffentlichen Arbeiten haben die Aufmerksamkeit der Gesellschaften auf diese Frage gelenkt und diese haben nunmehr dem Minister einen Verbandstarif der sieben grossen Netze für die Beförderung von Gegenständen zum persönlichen Gebrauch der Reisenden ohne Lösung von Fahrkarten zur Genehmigung unterbreitet. Die Reisenden haben danach das Recht, ihr Gepäck von irgend einem Bahnhof nach einem anderen abfertigen zu lassen, ohne mit einer Personenfahrkarte versehen zu sein. Die Abfertigung erfolgt in derselben Weise wie diejenige von Gepäck mit Begleitung. Als Fracht hat das nicht begleitete Gepäck diejenige des Gepäckübergewichts mit Mindesterhebung von 1,20 Frc. für Sendungen von 40 kg und darunter und bis 3 Frcs. für 500 kg zu entrichten; dies ist das höchste zulässige Gewicht. Um aber eine Ueberfüllung der Packwagen zu verhüten, haben die Gesellschaften die verschiedenen Reisebedürfnisse, denen dieser Tarif zu gute kommt, einzeln aufgeführt; ebenso können die Gesellschaften derartige Sendungen von gewissen zum voraus durch Anschlag bezeichneten Zügen ausschliessen.

Der Landeseisenbahnrath hat diesen Tarif in der Sitzung vom 5. Mai d. J. mit der Maassgabe befürwortet, dass auch die Musterkoffer der Handlungsreisenden dem persönlichen Gepäck gleichgestellt werden.

Gepäckrevision beim Nordexpresszug.

Die Belgischen, Deutschen und Russischen Eisenbahnverwaltungen gestatten der Internationalen Schlafwagengesellschaft, ausser dem Preise für das Gepäckübergewicht und der Abfertigungsgebühr eine Gebühr von 1 Frc. zu erheben, um für die verschiedenen Kosten, die durch die Gepäckrevision an der Grenze verursacht werden, Deckung zu erhalten. Die Französische Nordbahn hat am 5. Januar d. J. dem Minister der öffentlichen Arbeiten einen denselben Zweck verfolgenden Tarifvorschlag zur Genehmigung unterbreitet; der Tarif soll anwendbar sein auf das Reisegepäck, das von den durch den Nordexpress-Luxuszug bedienten Bahnhöfen Paris, Saint Quentin, Jeumont, Calais Maritime, Lille und Baisieux ausgeht. Die deswegen befragten Aufsichtsbeamten sprachen sich für die vorläufige Genehmigung des Antrags mit der Maassgabe aus, dass die Gebühr von 1 Frc. nur für den Verkehr von Französischen nach Deutschen oder Russischen Stationen gefordert werden dürfe. Der Landeseisenbahnrath hat sich diesem Gutachten angeschlossen.

Bekanntmachung der Arbeiterzüge.

Bisher haben die Französischen Eisenbahngesellschaften den Maassnahmen, welche sie für den Verkehr der Arbeiter in der Umgebung von Paris und der Industriemittelpunkte der Provinz getroffen haben, keine genügende Veröffentlichung angedeihen lassen. Die Thatsache wurde jüngst bei einer Verhandlung in der Abgeordnetenkammer festgestellt und die Regierung nahm eine Tagesordnung an, welche verlangte, dass diese Lücke ausgefüllt werde. Andererseits sind die Nachrichten über Arbeiterzüge meistens in den allgemeinen Fahrplänen zerstreut, sodass die Büreaus der Centralverwaltung, um eine annähernd gleichmässige Zusammenstellung zu machen, ernstlichen Schwierigkeiten begegnen und besonders viel Zeit verlieren. Um diesem Uebelstande abzuhelfen sowie um den Absichten der Kammer entgegenzukommen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahnverwaltungen durch Erlass vom 10. Mai d. J. aufgefordert, bei jeder Aenderung des Sommer- und Winterdienstes besondere Anzeigen der Arbeiterzüge mit allen zweckmässigen Angaben zu veröffentlichen und davon drei Abzüge den Fahrplan-Anträgen beim Minister beizufügen.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Unter dem Vorsitz des Wirklichen Geheimen Oberbaurath Herrn Streckert hielt in der Versammlung am 11. Mai d. J. auf Wunsch einiger Mitglieder Herr Professor Dr. Jordan aus Hannover einen Vortrag über den geodätischen Theil der Eisenbahnvorarbeiten, insbesondere im Anschluss an die Landesaufnahme, unter Vorführung von Karten und Plänen solcher bei den Uebungsmessungen der technischen Hochschule in Hannover, theilweise im Anschluss an staatliche Eisenbahnentwürfe, entstandenen Arbeiten. Die Gesammtanordnung und Ausführung solcher Eisenbahnvorarbeiten ist so sehr abhängig von der Art und der Verfügbarkeit der geodätischen und geographischen Grundlage des Landes, in welchem gebaut werden soll, dass dadurch der ganze Charakter der Sache bestimmt wird. Als eins der Länder, welche in dieser Beziehung sehr gut ausgestattet sind, ist z. B. Württemberg zu nennen, welches nicht nur topographische Karten, trigonometrische Coordinaten und Höhen usw., sondern vom ganzen Lande auch gedruckte Flurkarten in dem grossen Maassstab 1 : 2500, im ganzen 15000 Blätter vorräthig hält und dem trassirenden In-

genieur zur Verfügung stellt. Aehnliches wird vom Vortragenden auch für Preussen empfohlen und es wird auf die Nothwendigkeit amtlich zu druckender Verzeichnisse von Coordinaten und trigonometrischen Höhen, ähnlich wie die längst eingeführten Verzeichnisse nivellitischer Höhen, hingewiesen. Nachdem noch Tachymetrie, Kompassbandzüge und barometrische Höhen behandelt sind, wird die Hoffnung ausgesprochen, es möchte das Centraldirektorium der Vermessungen im Preussischen Staate im Sinne der gemachten Vorschläge Anordnungen treffen.

Herr Regierungs-Baumeister Fränkel machte sodann Mittheilungen über Fahrgeschwindigkeitsversuche auf der Stadtbahn. Um die wirkliche Fahrgeschwindigkeit der Stadt- und Ringbahnzüge in jedem Augenblick der Fahrt zwischen zwei Stationen zu ermitteln, hat die Maschineninspektion I der Kgl. Eisenbahndirektion Berlin sich eine ausserordentlich einfache und sinnreiche Einrichtung konstruirt. In ein Abtheil eines bestimmten Stadtbahnwagens wurde ein gewöhnlicher „Morseschreiber“, d. h. ein Telegraphenapparat, wie ihn jede Station besitzt, gestellt, durch einige Elemente mit Strom versehen und mit einem Unterbrechungskontakt, der auf der Wagenachse befestigt war, in leitende Verbindung gebracht. Letzterer war so eingerichtet, dass bei jeder halben Umdrehung der Wagenachse eine Unterbrechung des elektrischen Stromes eintreten musste. Die so erhaltenen Morsestreifen, auf welchen sich jede Achsumdrehung durch „Strich“ und „Lücke“ abzeichnet, geben ein mathematisch getreues Bild der Bewegung des Zuges. Die Ergebnisse waren in Schaukurven einmal für eine gewöhnliche fahrplanmässige Fahrt und ein zweites Mal für eine angestrengte Fahrt, bei welcher die Lokomotive aufs Aeusserste ausgenutzt wurde, übersichtlich dargestellt. Daran knüpften sich lehrreiche Erörterungen über die eigenartigen Bedingungen für die Aufstellung von Fahrplänen auf Strecken mit so kurzen Stationsentfernungen, wie sie Stadtbahnen aufzuweisen pflegen. Die Leistungsfähigkeit der neueren Stadtbahn-Lokomotiven in Bezug auf flottes Anfahren stellt sich hiernach als recht beachtenswerth heraus. Im Anschluss an die Mittheilungen entspann sich eine lebhafte Erörterung.

Kartenwerke.

Internationale Reisekarte von Europa (Eisenbahn- und Schiffskurse). Bearbeitet von dem Vorsteher des Kursbüreaus des Reichs-Postamts, Geheimen Rechnungsrath W. Schulze. Verlag von Karl Siegismund. Berlin W., Mauerstrasse 68. Preis 1,50 ℳ.

Die Karte, deren erste Auflage wir in Nr. 55 S. 479 Jahrgang 1896 d. Ztg. anerkennend besprachen, stellt den Hauptinhalt der Eisenbahnfahrpläne in Kartenformat dar und gestattet für weitere Reisen und Rundreisen ein leichtes und schnelles Orientiren. Bei jedem in der Karte angegebenen Orte sind die besten Reiseverbindungen mit Abgangs- und Ankunftszeiten der Züge und der Wagenklassen nebeneinander aufgeführt, sodass dem Reisenden ohne langes zeitraubendes Nachschlagen in den Kursbüchern das Bild der sich darbietenden Wege vor Augen steht und er die für ihn in Betracht kommenden Zeitangaben usw. einfach gleich von der Karte ablesen kann. Ausserdem ist die Karte, da die darin dargestellten besseren Eisenbahn- und Schiffsverbindungen von der Post in der Regel zur Briefbeförderung benutzt werden, neben ihrem eigentlichen Zweck auch zur schnellen Berechnung der Beförderungsdauer und der Ankunftszeit von Briefen nach allen wichtigeren Orten des In- und Auslands zu benutzen.

Der Name des Herrn Verfassers bietet für die Zuverlässigkeit der Angaben ausreichende Gewähr.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind die Eisenbahn-Verkehrsinspektoren Haage, bisher in Neisse, nach Lissa i/P. als Vorstand der Verkehrsinspektion daselbst und Krause, bisher in Lissa i/P., nach Waldenburg i/Schl. als Vorstand der Verkehrsinspektion daselbst.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Mitteldeutsch - Hessischer Verkehr. Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Gütertarif enthaltenen Entfernungen für die Stationsverbindungen Salzderhelden-Elsnigk (Anhalt) von 208 in **184** km und Salzderhelden-Mosigkau von 209 in **191** km berichtigt.

Erfurt, den 27. Mai 1897. (1203)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

2. Eröffnung von Strecken.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Am 1. Juni l. J. wurde die Verlängerung der Isarthalbahn (München Is.-Wolfratshausen) bis Eurasburg eröffnet. Die Länge ab Wolfratshausen beträgt 7 und ab München Is. 34 km und die Stationen sind: Degerndorf, Bolzwang und Eurasburg.

Ausgenommen Bolzwang, welches vorerst nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet ist, sind sämmtliche Stationen für unbeschränkten Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet.

München, am 2. Juni 1897. (1204)
Die Direktion.

Mühlhausen - Ebelebener Eisenbahn. Die Eröffnung des Personenverkehrs findet am 4. Juni d. J. mit Zug 1 statt. Der Tag der Eröffnung des Güterverkehrs wird besonders bekannt gegeben. Der Lokaltarif nebst Berichtigungsblatt ist zum Preise von 75 ₰ bei der Bahnverwaltung in Schlotheim erhältlich. Station Bollstedt bleibt bis auf weiteres für jeglichen Verkehr geschlossen.

Berlin, den 29. Mai 1897. (1205)
Betriebsabtheilung Berlin
der Gesellschaft mit beschr. Haftung
Lenz & Co., Stettin.

Eröffnung der Theilstrecke Sirksrade-Klein-Berkenthin der Eisenbahn Hagenow-Oldesloe. Am 10. Juni d. J. wird die 2,1 km lange, von km 18,268 bis km 20,37 reichende Theilstrecke Sirksrade-Klein-Berkenthin, welche die Fortsetzung der am 15. Mai d. J. eröffneten Theilstrecke Oldesloe-Sirksrade der Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe bildet, zunächst gleichfalls nur für den Wagenladungsgüterverkehr nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands eröffnet.

Mit diesem Tage erhalten die gemäss Bekanntmachung vom 26. April d. J. — III 5272 — bereits für die ganze Theilstrecke Oldesloe-Klein-Berkenthin vorgesehenen direkten Tarifsätze auch für Klein-Berkenthin ihre Gültigkeit.

Altona, den 28. Mai 1897. (1206)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Rödgen. Am 1. Juli d. J. wird an der Oberhessischen Bahnstrecke Giessen-Fulda und zwar zwischen den Stationen Giessen und Grossen-Buseck der Haltepunkt Rödgen eröffnet. Derselbe dient nur für Personenverkehr. Direkte Fahrkarten über Giessen und Fulda hinaus werden vorerst nicht verausgabt. (1207)

Frankfurt a. M., den 26. Mai 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

Die diesseitige Station Hohnstorf ist für die Dauer der Hochwassergefahr für den Sprengstoffverkehr gesperrt worden.

Altona, den 29. Mai 1897. (1208)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Güterverkehr.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Abth. B. Heft II. (Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.) Vom 1. Juni d. J. ab wird für die direkte Abfertigung von Gütern zwischen **Endorf i/Loth.**, Station der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen einerseits und Mechernich, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln andererseits eine Entfernung von 217 km eingeführt.

Köln, den 28. Mai 1897. (1209)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2. Mit dem 1. Juni l. J. wird die Station Volksgarten der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für Holz einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 25. Mai 1897. (1210)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Ausnahmetarif vom 1. April 1892 für Kohlen etc. von Belgischen nach Rheinisch-Westfälischen Stationen. Am

1. Juni d. J. tritt zum vorbezeichneten Ausnahmetarife der Nachtrag II in Kraft, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr von der Station Andenne-Seilles der Belgischen Nordbahn sowie nach den Stationen Eilendorf und Köln Bonnthor des Direktionsbezirks Köln, Darscheid, Daun, Dockweiler-Dreis, Kaisersesch, Laubach-Müllenbach, Mayen West, Monreal, Uersfeld und Ulmen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken. Preis 10 ₰.

Essen, den 28. Mai 1897. (1211)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Rinden, Theil IV Heft Nr. 2 Abthlg. B, vom 1. Mai 1897. Die auf Seite 94/95 für die Stationsverbindungen Veszprém-, Barcs- und Berzencze - Mannheim (Dir.-Bez. Mainz) vorgesehenen Frachtsätze treten mit 15. Juli 1897 ausser Kraft.

München, im Mai 1897. (1212)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Westdeutscher sowie Berlin- und Stettin - Westdeutscher Güterverkehr. Am 1. Juni 1897 gelangt zu den Tarifen für den Ostdeutsch - Westdeutschen sowie für den Berlin- und Stettin-Westdeutschen Güterverkehr je ein Nachtrag X zur Einführung. Dieselben enthalten u. a. eine anderweite Fassung der Ausnahmetarife D (Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen) sowie D I (Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen), durch welche die Frachtsätze für Eisen und Stahl des Sp.-T. II etc. zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern (Ausnahmetarif D, Klasse II b) eine wesentliche Ermässigung erfahren. Durch den letztbezeichneten Nachtrag werden ausserdem die Stationen Ferdinandshof, Grünberg i/Schl., Neumühl - Kutzdorf, Neusalz a/O., Torgelow, Velgast und Zehdenick des Direktionsbezirks Stettin in den Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl) einbezogen.

Die Nachträge können durch die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 25. Mai 1897. (1213)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. Bad. Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Juni l. J. wird die Station Hausach in den im Badischen Binnen-Gütertarif enthaltenen Ausnahmetarif 8 für Eisen des Spezialtarifs I und II mit Taxen für die Abth. a und b nach den Badisch - Schweizerischen Uebergangsstationen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen sowie das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, 26. Mai 1897. (1214)
Generaldirektion.

Norddeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Für Gütersendungen von Moabit nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn werden bei Umkartirung in Lindau die über andere Routen erreichbaren tarifmässigen Gesammtfrachten, gekürzt um 10 ₰ für 100 kg bei Stückgütern und 6 ₰ für 100 kg bei Wagenladungen, gegen Vorlage der Frachtbriefe im Rückvergütungswege gewährt.

München, im Mai 1897. (1215)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Im Nachtrage IX zum Tarifheft Nr. 3 wird mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. ab die Entfernung Elsterwerda (B. D. B.)-Gengenbach von 611 auf 681 km berichtigt.

Dresden, den 25. Mai 1897. (1216)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Juni dieses Jahres treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holz des Ausnahmetarifes 6 a und b von den Stationen Battelau, Beneschau, Blowitz, Cercan-Pisely, Hradek, Kauth, Klattau, Kolinec, Lužan, Pladen, Prestitz und Scheles der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen nach der Station Cranzahl der Sächsischen Staatsbahnen in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 22. Mai 1897. (1217)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Breslau-Sächsischer Viehverkehr. Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Eisenbahn in den Tarif für den vorgenannten Verkehr für Viehsendungen in Wagenladungen in demselben Umfange einbezogen, in welchem die Station Kempen Breslau-Warschauer Eisenbahn in diesen Verkehr einbezogen ist.

An Fracht für dergleichen Sendungen kommen die für Station Kempen B.W.E. im genannten Tarif vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich der nachstehenden Beträge zur Erhebung:

km	für 1 qm Ladefläche in Mark		
	a) für Pferde	b) für sonstiges Vieh	
		in einbödigen Wagen	in mehrbödigen Wagen
10	0,50	0,40	0,53

Breslau, den 24. Mai 1897. (1218)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Hamburg-Mecklenburgischer Verbands-Güterverkehr. Vom 1. Juni d. J. ab wird der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 2 durch Aufnahme der Artikel „Pflastersteine, rohe und geschlagene (unbearbeitete), Schlacken, Steinschrotten, Ziegelbrocken" für den Verkehr zwischen Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn einerseits und Stationen der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn andererseits ergänzt.

Schwerin, den 28. Mai 1897. (1219)
Grossherzogliche
General-Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord - Ostsee - Eisenbahnverband. Die mit dem 1. Mai d. J. im Gütertarif für den vorbezeichneten Verband vorgenommene Ergänzung des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) durch Aufnahme der Artikel Brennstoffe und Holz des Spezialtarifs III findet vom 1. Juni d. J. ab auch im Verkehr mit den Stationen der Prignitzer und Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn Anwendung.

Altona, den 24. Mai 1897. (1220)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tarif für die Beförderung von Leichen usw. im Nord-Ostsee-Verbande. Unter B „Besondere Tarifvorschriften", und zwar zu I § 2 wird mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. folgende neue Tarifvorschrift aufgenommen:

„Für die Beförderung der im § 42 (8) der Verkehrsordnung bezeichneten Leichen von den auf Mecklenburgischem Gebiete gelegenen Stationen Bantin, Bobzin, Boizenburg, Brahlstorf, Grabow, Hagenow (Stadt), Jasnitz, Pritzier, Wittenburg i/M. und Zarrentin des Direktionsbezirks Altona an die Anatomie der Universität in Rostock kommen die Tarifsätze der allgemeinen Stückgutklasse unter Annahme eines Gewichts von 300 kg für die Kiste und die Leiche zur Erhebung."

Altona, den 23. Mai 1897. (1221)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband Theil II, Heft 1. Für Thonröhren, glasirte (Steinzeugröhren) gelangen vom 10. Juni 1897 ab an Stelle der in Nachtrag III vom 1. Februar 1897 Seite 27 unter 31 Ausnahmetarif Nr. 69 enthaltenen Frachtsätze die in dem Haupttarif und den Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarif III zur Anwendung.

Breslau, den 25. Mai 1897. (1222)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden die Stationen Greifswald und Wolgast der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin in den Ausnahmetarif I a (für Fische usw.) aufgenommen.

Der Frachtberechnung für diese Stationen sind die Stettiner Sätze der Klasse I a zuzüglich nachstehender Anstossbeträge zu Grunde zu legen:

Greifswald . 0,33 ℳ für 100 kg
Wolgast . . 0,33 „ „ 100 „

Hannover, den 27. Mai 1897. (1223)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch - Berlin - Bayerischer Verband. Während der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897 finden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs für Düngekalk nur auf Sendungen nach dem Zollvereinsauslande Anwendung. Für Sendungen in und nach dem Zollvereinsinlande gelten die Anwendungsbedingungen des vorbezeichneten Tarifs.

Berlin, den 24. Mai 1897. (1224)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. treten für den Verkehr zwischen Mannheim und den Stationen der am 15. d. Mts. eröffneten Strecke Türkismühle - Hermeskeil des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken neue, sowie für den Verkehr mit verschiedenen anderen Stationen des vorgenannten Bezirks anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau sowie die Güterverwaltung Mannheim.

Karlsruhe, den 28. Mai 1897. (1225)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Der Berliner Wollmarkt findet in diesem Jahre am 15., 16. und 17. Juni in der Rinderhalle des städtischen Vieh- und Schlachthofes statt. Für die eisenbahnseitige Beförderung von Wollsendungen nach und von dem Central-Viehhofe wird neben der tarifmässigen Fracht für diese Station eine Anschlussgebühr von 7,20 ℳ für jeden beladenen Wagen erhoben. Die Sendungen müssen an die Verwaltung des

städtischen Central-Viehhofes oder an Interessenten, denen die Beförderung nach und von dieser Station gestattet ist, gerichtet oder von denselben aufgegeben sein.

Berlin, den 25. Mai 1897. (1225)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburg-Nordwestdeutsch und Hessischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 in Kraft, welcher verschiedene Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs und der bereits früher erschienenen Nachträge enthält.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 27. Mai 1897. (1226)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. kommt zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 3 zur Einführung. Derselbe enthält neben Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und des Kilometerzeigers Entfernungen für neu in den Verkehr einbezogene Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Halle, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Der Nachtrag ist von den Verbandsstationen zu beziehen.

Hannover, den 25. Mai 1897. (1227)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr. Am 1. Juni d. J. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Bensheim M. N. B., Darmstadt M. N. B. und Mannheim Bad. B. einerseits und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 29. Mai 1897. (1228)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Aufhebung von Frachtsätzen. Die im Nachtrag VII zum Tarife, Theil II, Heft 2 vom 1. August 1893 auf Seite 7 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 17 a für Dachschiefer, und zwar:

von Bestwig nach Aussig A. T. E. per . . . . . 1,08 ℳ
von Olsberg nach Aussig A. T. E. per . . . . . 1,07 „

pro 100 kg werden mit Gültigkeit vom 15. Juli 1897 ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 26. Mai 1897. (1229)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Frachtermässigung für Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen und im Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande. Mit Gültigkeit vom 4. Juni 1897 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1897 wird die für Mehltransporte im Verkehre von

a) Wien I. K. E. B. (Westbahnhof),
b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), O-Buda-Filatórigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen

nach Schweizerischen Stationen, nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau trans., dann nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, sowie nach Stationen der Französischen Ostbahnen im Rückvergütungswege bestehende Frachtbegünstigung

ad a) von 22 Cts., bezw. (im Verkehre mit Konstanz und Singen) 17 ₰ pro 100 kg,
ad b) von 13 Cts., bezw. (im Verkehre mit Konstanz und Singen) 10 ₰ pro 100 kg

unter den gleichen Bedingungen auf „Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten“ ausgedehnt.

Wien, am 29. Mai 1897. (1230)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. An Stelle der ersten drei Abschnitte der Besonderen Bestimmungen zu § 12 der Verkehrsordnung — Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II der Preussischen Staatseisenbahnen — treten mit sofortiger Gültigkeit die nachfolgenden Bestimmungen in Kraft:

„2. Durch die Fahrkartenausgabestellen der Reiseantrittsstationen können — im Falle rechtzeitiger Bestellung durch die Reisenden — einfache Fahrkarten, Rückfahrkarten, feste Rundreisekarten, Sommerfahrkarten und Anschlussrückfahrkarten auch von hintergelegenen Stationen besorgt werden.

Die Fahrkarten gelten zur Reise von der Antrittsstation aus bis zur Zielstation und zurück bis zu der Ausgabestation, nicht aber zur Rückfahrt von der Ausgabestation bis zur Reiseantrittsstation.“

Die in den Tarif aufzunehmende besondere Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 27. Mai 1897. (1231)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher Preussischer und Preussisch-Hessischer Staatseisenbahnen.

Mit dem 15. Juli d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Englisch-Französisch-Belgisch-Nordischen Eisenbahnverbande, Theil II, Heft E, in Kraft, wodurch der bisherige Tarif vom 1. Oktober 1896 aufgehoben wird. Für einzelne Verbindungen treten unbedeutende Preisvertheuerungen ein. Die in den Tarif aufgenommenen Bestimmungen sind den Vorschriften gemäss von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Köln, den 29. Mai 1897. (1232)
Königliche Eisenbahndirektion Köln,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verbandsverwaltungen.

7. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Loos I, 8 Stück eisernen Lokomotivhebeböcken von je 12 500 kg Tragkraft, mit Rollvorrichtung, und Loos II, 12 Stück eisernen Wagen- bezw. Tenderhebeböcken von je 6 000 kg Tragkraft nebst zugehörigen Trägern am 24. Juni 1897, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Angebotbogen, Bedingungen, Gewichtsberechnungen und Zeichnungen sind gegen Einsendung von 1,00 ℳ von unserem technischen Büreau zu beziehen. Die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Bedingungen zur Bewerbung um Lieferung sind im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 54 vom 4. März 1897 bekannt gemacht.

Danzig, den 25. Mai 1897. (1233)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 48 000 kg Lampenöl (gereinigtes Rüböl) und 30 000 kg rohes Rüböl soll für die Zeit vom 1. Juli 1897 bis Ende März 1898 verdungen werden.

Verdingungsunterlagen sind bei unserem Centralbüreau hier gegen frankirte Einsendung von 10 ₰ portofrei zu beziehen.

Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot zur Lieferung von Lampenöl und Rüböl“ versehen bis zum 12. Juni dieses Jahres, Vormittags 11 Uhr, an unsere Adresse hier einzusenden.

Mainz, den 31. Mai 1897. (1234)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Ein im Stations- und Abfertigungsdienste ausgebildeter **Stations-Diätar** wird zum möglichst sofortigen Dienstantritt gesucht. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften, Angabe der Kautionsfähigkeit, der Gehaltsansprüche und der Zeit, zu welcher der Dienstantritt erfolgen könnte, sind an die Direktion der Cronberger Eisenbahn in Cronberg im Taunus zu richten. (1235)

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Siemens & Halske, betreffend elektrische Bahnen, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).

Nr. 44. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 5. Juni 1897.

Zur Nachricht: Sämmtliche für die Redaktion bestimmte Sendungen (auch Manuskripte) sind bis auf weiteres unter der Adresse: An die Redaktion der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzusenden.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 12. d. Mts.

Inhalt:

Neue Schnellverkehrsmittel in Berlin.

Berlin ist mit Beförderungsmitteln, die den langsamen Personenverkehr vermitteln, aufs reichste gesegnet; es hat sich namentlich eines einheitlichen Systems von Pferdebahnen zu erfreuen, das nicht allein den bebauten Kern der Stadt mit engmaschigem Netzwerk überspannt, sondern auch nach allen Richtungen seine Arme in die Vorstädte und selbst Vororte erstreckt. Aber damit soll gleichzeitig gesagt sein, dass es der Langsamverkehr ist, der im Berliner Innenverkehr nach wie vor fast allein das Feld beherrscht. Der elektrische Betrieb ruht immer noch in schüchternen Anfängen, die auch nicht dem weiten Blick derer, die an der hauptstädtischen Verkehrspolitik das erste Interesse haben müssten, sondern der Berliner Gewerbeausstellung von 1896 zu danken sind. Eine Linie der Grossen Pferdebahngesellschaft vom Zoologischen Garten über den Nollendorfplatz durch die Yorkstrasse, Belle Alliancestrasse, Gitschiner- und Skalitzerstrasse nach Treptow, eine Linie derselben Gesellschaft vom Dönhofsplatz über die Linden-, Ritter-, Reichenberger-, Skalitzer- und Schlesischestrasse und die Linie der Firma Siemens & Halske Behrenstrasse, Mauer-, Schützen-, Markgrafen-, Wasserthor-, Wienerstrasse — das ist thatsächlich alles, was Berlin an Strassenverkehrsmitteln hat, die schneller fahren können, als die Pferdebahn. Im bebauten Stadtgebiet sind indessen auch solche Bahnen als Schnellverkehrsmittel nicht zu rechnen und sie dürften es innerhalb der Häuserviertel auch nicht sobald werden. Die Listen, in denen der Sammlerfleiss Amerikanischer Zeitungen über die Betriebsunfälle des Strassenbahnverkehrs berichtet, reden eine eigene Sprache. Sie stehen sehr im Gegensatz zu der freieren Auffassung, die den Strassenbahnen nicht leicht Beschränkungen in der Fahrgeschwindigkeit auferlegen mag. Das Publikum über die mit dem schnellen Fahren in den Strassen verbundenen Betriebsgefahren aufzuklären, haben die Amerikanischen Gesellschaften begreiflicherweise kein zu grosses Interesse, und kein Pflichtgefühl treibt sie hierzu. Um wieviel trauriger muss es also in Wirklichkeit mit den Sicherheitsverhältnissen bestellt sein, als sie nach den lückenhaften Berichten Chicagoer Zeitungen erscheinen. Die Fahrgeschwindigkeit wesentlich über die der Pferdebahnen zu steigern, ist natürlich und zweckmässig nur

beim Eintreten in die weniger bebauten Aussenbezirke, in freiere Strassenzüge. Dann ist es aber der besondere Vorzug der elektrischen Betriebsweise, dass sie hier jede beliebige Steigerung der Geschwindigkeit zulässt, während die Pferdebahn immerdar an den Trott ihrer Hufthiere gebunden bleibt.

In der Innenstadt kann an eine erhebliche Steigerung der Fahrgeschwindigkeit nur gedacht werden, wenn der Bahnkörper unter oder über die Erde, in einen Tunnel oder auf einen Viadukt gelegt wird. Jetzt ist der Geist nervöser Hast, der in Grossstädten Englischer Zunge schon Jahrzehnte hindurch alles Thun und Treiben beherrscht, auch in die Deutsche Reichshauptstadt eingezogen, mit der ganzen Gefolgschaft von Erscheinungen theils erfreulicher, theils unerfreulicher Natur, die dem Getriebe einer Weltstadt anhaften. Aber nach dem unvergleichlichen Aufschwung, den Berlin genommen hat, musste eine solche Wendung der Dinge eintreten. Ein Ausdruck der hastenden Thätigkeit ist auch ein Schnellverkehrshunger, der sich in dem an langsamen Verkehrsmitteln so reichen Berlin jetzt geltend macht. Der Boden dafür ist vorbereitet durch die Stadtbahn, die nur um so schärfer hervortreten lässt, was Berlin fehlt, was eine kleine Zone der Hauptstadt vor der übrigen Gesammtheit voraus hat.

Die in den achtziger Jahren an die Eröffnung der Stadtbahn geknüpften negativen Voraussagen werden heute belächelt; man will heute kaum mehr glauben, dass Bedenken, wie sie damals in mitleidigem Bedauern gegen dieses Schnellverkehrsmittel geltend gemacht wurden, von verständigen Leuten haben gemacht werden können. Die Bahn ist heute, schon nach anderthalb Jahrzehnten des Betriebes, beinahe an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Während man sonst gewohnt ist, zu sehen, wie ein Verkehrsmittel um neuen Verkehr wirbt, wird er hier abgewehrt. Die Englische Hauptstadt, die jetzt nach allen Richtungen mit neuen Schnellverkehrsmitteln solcher Art, die wir etwa als Kleinbahnen ansehen würden, überzogen wird, lehrt, was zu geschehen hat. Die Kunde, dass man auch in Berlin vom Reden zur That übergehen wird, klingt fast wie eine Mär. Die vielen behördlichen Formalitäten, an welche die Einrichtungen städtischer Schnellverkehrsmittel gebunden sind, haben in Berlin die Angelegenheit nicht allein hingezögert, im wesentlichen ist es der Geist, der über den Verhältnissen wehte, der die Ausführung so lange verschleppte.

Der Uebergang zur That wird jetzt eingeleitet durch den Bau eines Schnellverkehrsmittels, das für Berlin von allergrösster Bedeutung werden wird, einer solchen Bedeutung, dass man es bezeichnend die Stadtbahn des Südens der Hauptstadt genannt hat. Es handelt sich um eine Hochbahnverbindung zwischen den Bahnhöfen Zoologischer Garten und Warschauerstrasse der bestehenden Stadtbahn. Mit einer Abzweigung wird vor allem auch der Potsdamer Bahnhof in den Bereich der Linie gezogen. Schon im verflossenen Jahre deuteten einige Veranstaltungen darauf hin, dass es endlich Ernst sei mit dem Unternehmen; hier und da wurden Fundamente gelegt und sonstige Bauvorbereitungen getroffen. Jetzt wird mit aller Macht an die Ausführung gegangen werden. Und auch über den durch die Bauvorbereitungen gesteckten Rahmen ist das Unternehmen in allerletzter Zeit, wie die Tageszeitungen melden, weit hinausgewachsen; die Linie der elektrischen Stadtbahn nach dem Potsdamer Bahnhof soll in nördlicher Richtung als Unterpflasterbahn durch die Königgrätzerstrasse fortgesetzt werden; sie wird sich unter dem Platz vor dem Brandenburger Thor, der Sommerstrasse dahinziehen und an der Spree unter dem Reichstagsufer entlang, immer dem Flusse folgend, bis zum Schlossplatz vordringen. Hier wird endlich einmal eine Verbindung zwischen den beiden gewaltigen Verkehrsschwerpunkten am Potsdamer- und Friedrichstrassen - Bahnhof geschaffen, die lange gehegten Wünschen Rechnung trägt, gleichzeitig den Anfang der lange erhofften Nordsüdverbindung bildet und einen Stamm darstellt, an den neue Zweige nach anderen wichtigen Verkehrspunkten angeknüpft werden können. Vielleicht bringt dieser Erfolg mit sich, dass man fürderhin auch die Anlage von Schnellverkehrsmitteln durch die Friedrichstrasse und die Leipzigerstrasse, die ebenfalls bereits geplant sind*), zu fördern sucht. Wo für Unternehmungen, die der Hauptstadt in ihrer Allgemeinheit zu gute kommen, erhebliche Geldopfer gern gebracht werden und technische Aufgaben hervorragendster Art zu lösen sind, ist Wohlwollen doppelt am Platze.

Der Zweck dieser Zeilen ist, über die südliche Stadtbahn mit ihrer Abzweigung nach dem Potsdamer Bahnhof einige Mittheilungen zu machen. Die Lage der Linie ist aus der beigefügten Skizze ersichtlich, in der auch die nördliche Verlängerung über den Potsdamer Bahnhof hinaus in besonderer Signatur angegeben ist. Die Linie wird vom Stadtbahnhof Zoologischer Garten über den Wittenbergplatz, den Nollendorfplatz in gerader Richtung auf die Potsdamer Bahn zugeführt und erhält ausser auf den genannten Plätzen an der Potsdamerstrasse eine Haltestelle. Diese Haltestellen sind in der Skizze umgekehrt der hier angeführten Reihenfolge, mit den Ziffern 1 bis 5 bezeichnet. Nachdem die elektrische Eisenbahn die Potsdamer Bahn überschritten hat, schwenkt sie an deren östlicher Seite nach Norden ab, bis sie neben der Potsdamer Bahn hergehend, am Potsdamer Bahnhof, unter das Gelände hinabtauchend, einen Endbahnhof erhält. Vor dem ehemaligen Dresdener Bahnhof aber findet eine Abzweigung nach Osten statt. Die Punkte Möckernbrücke, Hallesches Thor, Prinzenstrasse, Kottbuser Thor, Görlitzer Bahnhof, Schlesisches Thor, Stralauer Thor, Warschauerstrasse, wo überall die Bahn Haltestellen erhält, bezeichnen den Zug der Linie; das Bauwerk, mit dem sie am Oberbaum über die Spree setzt, ist bereits fertig. Die Haltestellen der Ostlinie sind in der hier genannten Reihenfolge mit den Ziffern von 6 ab bezeichnet.

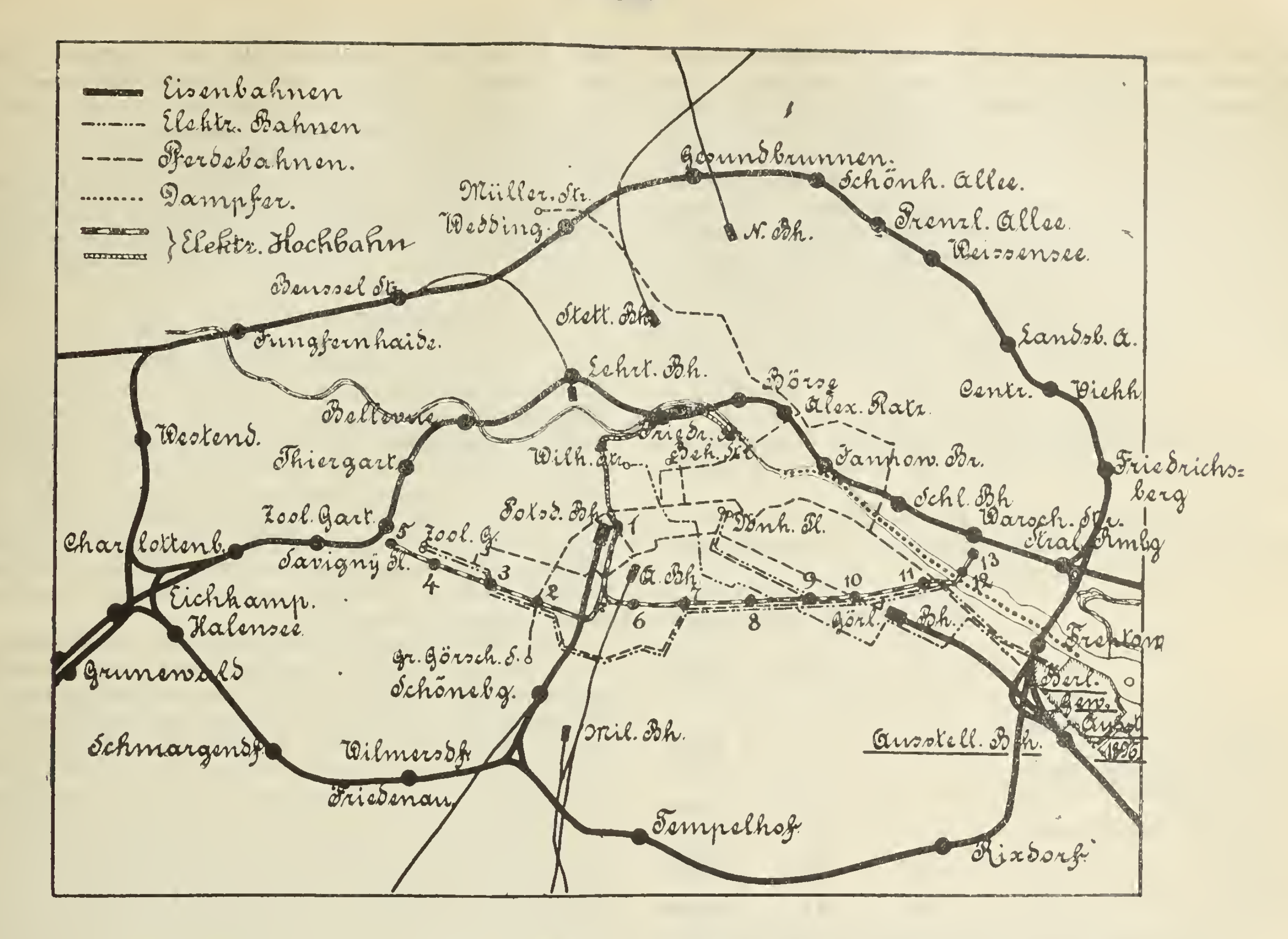
Die Gegend am Potsdamer Bahnhof, die mit der neuen Hochbahn von Westen und Osten her auf die bequemste Weise erreicht werden kann, ist einer der wichtigsten Verkehrsplätze Berlins. Der Bezirk des Halleschen Thors ist ein weiteres grosses Verkehrscentrum für die neue Bahn. In der unmittelbaren Umgebung dieses Thors hat sich ein grosses aufblühendes Geschäftsviertel herausgebildet, das lediglich auf den Verkehr der Strassenbahnen angewiesen ist.

Wer da weiss, wie man sich, um in die Gebiete der Potsdamer Vorstadt zu gelangen, bisher mühsam mit Hilfe der Pferdebahnen durch das Verkehrsgewühl in den Strassen hindurcharbeiten muss, wird die Vorzüge doppelt zu schätzen wissen, die ihm das neue Verkehrsmittel bietet, das mit der Bequemlichkeit die Schnelligkeit der vorhandenen Stadtbahn vereinigt. Hier hat die Hochbahn ihren Antheil am Verkehr nur aufzugreifen. Es ist eine schon alte Erfahrungsregel, dass neue bessere Verkehrsgelegenheiten den Verkehr nur um so mehr steigern und jedes Verkehrsmittel zieht sich sein besonderes Publikum heran. So ist denn auch nicht zu erwarten, dass durch den Hochbahnverkehr der Verkehr der Pferdebahnen auf die Dauer geschmälert würde, vielmehr das Gegentheil.

Ist die neue Bahn für den Westen Bedürfniss, so ist sie es nicht minder für den Osten und eine Wohlthat, die der dort ansässigen werkthätigen Bevölkerung allzu lange vorenthalten blieb. Wenn man die Droschke 1. Klasse als das geeignetste städtische Verkehrsmittel bezeichnet hat, so sind die östlichen Bewohner viel weniger in der Lage, sich gegebenenfalls desselben bedienen zu können, als die westlichen. Die Gegend ist aller Schnellverkehrsmittel bar. Als einsamer vorgeschobener Posten ist hier der Görlitzer Bahnhof mitten in das östliche Bebauungsgebiet hineingeschoben, als sei er nur für einen kleinen Bruchtheil der Berliner bestimmt. Man muss sich die Entwickelung des östlichen Gebietes und ihrer bisherigen Verkehrsmittel vergegenwärtigen, um zu erkennen, was hier noth that.

Die Arbeiten des statistischen Amts der Stadt Berlin bieten demjenigen, welcher sich über die Bevölkerungsverhält-

*) Vergl. einen ausführlichen Aufsatz des Verfassers in Glaser's „Annalen für Gewerbe und Bauwesen“, Jahrg. 1894, Band 34.



nisse Berlins genauer unterrichten will, ausgiebiges Material, wie es keine andere Grossstadt aufzuweisen hat. Das ungeahnte Aufblühen der Hauptstadt macht sich in einer starken Entvölkerung der inneren Stadttheile geltend, die der geschäftlichen Thätigkeit, dem Gross- und Kleinhandel und dem gewerbthätigen Schaffen verfallen. Es ist der aus anderen Grossstädten bekannte Gegensatz von Tages- und Nachtbevölkerung, der die Innengebiete kennzeichnet. Es ist eine bemerkenswerthe Erscheinung, dass sich die Entvölkerung in besonderem Maasse auch der südöstlichen Gebiete bemächtigt hat, wo sie immer schneller fortschreitet. Die Entvölkerung hat die Linie, in der sich die Hochbahn bewegt, bereits erreicht und in der Gegend des Halleschen Thors und östlich davon bereits überschritten, während in den anstossenden äusseren Theilen die Zunahme der Bevölkerung immer schwächer geworden ist, bis auf die Arbeiterviertel in der Gegend des Görlitzer Bahnhofs. Hier wohnt eine dichtgeschaarte Bevölkerung, die zum grossen Theil in den westlichen Stadttheilen lohnende Arbeitsgelegenheit findet und finden kann. Sie wird zu einem grossen Theil in den zahlreichen Gewerbszweigen in der südlichen Luisenstadt beschäftigt, die sich Anerkennung weit über Deutschland hinaus, ja einen Weltruf erworben haben. Auf je 1 000 Einwohner, die Berlin innerhalb des Weichbildes hat, kamen 1890 im Durchschnitt 23,4 Arbeitgeber, 69,9 selbständige und 181,3 abhängige, also 274,6 Gewerbetreibende überhaupt, mit ferneren 301,9 gewerbetreibenden Angehörigen, zusammen 576,5; in der Luisenstadt diesseits des Kanals sind es in der angeführten Reihenfolge 40,5, 90,4, 226,9, zusammen 358,2 und mit 328,4 Angehörigen zusammen 686,3, also rund 20% über den Durchschnitt. In der Luisenstadt westlich des Kanals sind es 25,2, 61,1, 223,9 und mit 344,5 Angehörigen 653,5 Gewerbetreibende, immer noch erheblich mehr als im Durchschnitt Berlins. Erst die Luisenstadt östlich des Kanals bleibt mit 11,2, 39,9, 156,1 und 318,3 Angehörigen, zusammen 525,5 Gewerbetreibenden unter dem Berliner Durchschnitt. Nur Neu-Kölln steht mit seinen Gesammtzahlen höher als die westliche Luisenstadt diesseits und die westliche jenseits des Kanals. Seit 1890 haben sich die Verhältnisse noch weiter zu Gunsten der südöstlichen Stadttheile geändert.

Die Rührigkeit der in den südöstlichen Stadttheilen wohnenden Bevölkerung spiegelt sich in weiteren Angaben der Statistik deutlicher wieder. Berlin hatte 1890 auf 1 000 Einwohner 576,5 Gewerbetreibende, die Luisenstadt diesseits des Kanals 677,4, die westliche jenseits des Kanals 654,9 und erst die östliche bleibt mit der Ziffer 525 etwas unter dem Durchschnitt. Für die ganze Luisenstadt betrug der Durchschnitt 635,9. Der Metallverarbeitung gehören an unter 1 000 Einwohnern in Berlin 58,6, in der Luisenstadt diesseits des Kanals 66, in der westlichen jenseits des Kanals 93, in der östlichen 89,8, der Maschinen-, Werkzeug- und Instrumentenindustrie 19,9, 25,7, 25,9 und 16,9, der Papier- und Lederindustrie 23,1, 44,5, 38,6 und 16,7, der Industrie der Holz- und Schnitzstoffe 59,4, 63,7, 126,8 und 117,8, der Bekleidung und Reinigung 118,8, 160,5, 125,2 und 74,3, den Druckereien 13,9, 20,6, 16,2 und 9,9, dem Handelsgewerbe 116,6, 164,5, 86,7 und 48,0. Ueberall treten die genannten Stadttheile über den Berliner Durchschnitt überraschend weit hervor. Ueber den Ausbau der in Frage kommenden Gebiete belehren die Zahlen des Baugewerbes mit 55,2, 29,1, 53,5 und 77,1; die Bauthätigkeit blieb nach Osten hin besonders rege, im westlichen Theil ist das Gebiet nur Umbauten unterworfen.

Dass Verhältnisse der geschilderten Art zunächst in einem sehr lebhaften Personenverkehr zum Ausdruck kommen müssen, offenbart sich ebenfalls in der Statistik, soweit deren Zahlen reden können. Die Zahl der Berufsangehörigen, die von der Wohnung zur Arbeitsstelle sich begeben müssen, ist in den hier in Frage stehenden Stadttheilen grösser als im Berliner Durchschnitt. In Berlin üben zwar einen Beruf ohne Arbeiter 69,9 Personen von jedem Tausend, gegen 90,3, 61,0 und 48,9 in den drei südöstlichen Stadttheilen; aber Berufe mit Arbeitern — meist einer bis 10 — werden geübt in Berlin von 93,3, in

den drei Stadttheilen von 130,8, 31,1, 51,1 selbständigen Gewerbetreibenden, und die Zahl der abhängigen Gewerbetreibenden (Angestellte, Gehilfen, Gesellen, Arbeiter, Lehrlinge) beläuft sich für Berlin auf 179,1, für die genannten Stadttheile dagegen auf 226,5, 224,5, 155,5. Eine vor 2 Jahren vorgenommene Erhebung über die Anzahl der Personen, die ausserhalb des Gebiets ihrer Arbeitsthätigkeit wohnen, ist sehr lehrreich. Ohne weiter auf die Zahlen einzugehen, sei hier festgestellt, dass die Zahl der ausserhalb der Berufsstätten Wohnenden in Berlin nicht allein wesentlich geringer ist als in den südöstlichen Stadttheilen im Durchschnitt, sondern auch in den Bezirken, welche in der Richtung der neuen Bahn liegen. Wer häufiger Gelegenheit hatte, die nach Osten hin am meisten der Richtung der neuen Bahn sich anschmiegenden Pferdebahnen und neuerdings der elektrischen Bahnen zu verfolgen, findet, dass gerade diese Linien sich besser bezahlt gemacht haben, als der Durchschnitt aller Berliner Pferdebahnen und die Mehrzahl aller anderen Linien.

Hier sind die folgenden Angaben der Personenzahl für den Tag, die Fahrt und das Bahnkilometer der einzelnen Linien, bezogen auf 1893, von Interesse:

Linien	Zahl der beförderten Personen		
	auf die Fahrt	auf 1 Wagenkm	auf 1 Bahnkm
Zoologischer Garten-Görlitzer Bahnhof	45	6,0	735 617
Lützowplatz-Schlesisches Thor	41	5,54	813 290
Grossgörschenstrasse - Schlesisches Thor	43	5,73	545 678
Lützowplatz - Schlesischer Bahnhof	32	4,7	429 243
Ringbahn	86	6,37	990 010
Durchschnitt aller Pferdebahnen	**32**	**5,0**	**522 100**

Nur die Linien Gesundbrunnen-Kreuzberg, Rixdorf-Schlossbrücke, Schöneberg - Alexanderplatz, Zoologischer Garten - Küstriner Platz, Nollendorfplatz - Alexanderplatz, Weddingplatz-Kottbuser Thor, Schönhauser Allee-Spittelmarkt, Gesundbrunnen-Weidendammer Brücke und Hallesches Thor-Ausstellung am Lehrter Bahnhof haben neben der Ringbahn auf 1 Wagenkm mehr als 5 Personen aufzuweisen; am höchsten steht die Linie Gesundbrunnen-Kreuzberg mit 6,74 Personen, dann die Ringbahn mit 6,37 Personen. Von den vielen Fahrkursen, welche die Berliner Pferdebahnen eingerichtet haben, welche, wie man in der bekannten Maraun'schen Karte nachsehen kann, fast bis zur Verwirrung durcheinander greifen, sind die vorgenannten nur verschwindend wenige.

Die Hochbahn tritt also auch im Südosten in ein reich entwickeltes Verkehrsleben und hier wird sie die weitere Entwickelung des Verkehrs in immer steigendem Maasse beschleunigen. In welchem Maasse dies zu erwarten ist, lehrt die bestehende Stadtbahn. Bei ihrer Eröffnung glaubte man vielfach nicht an eine grosse Verkehrsentwickelung derselben. Aber bereits im ersten Jahre wurde die Voranschlagung um die Hälfte übertroffen. Wie der Verkehr dann, nachdem sich die Berliner allmählich in die neue Verkehrsgelegenheit eingelebt hatten und das Verkehrsgebiet immer mehr bebaut wurde, lawinenartig anschwoll, ist jedem im Gedächtniss. Die Hochbahn trifft jetzt auf ein verkehrsgewandteres Publikum und wenn man bedenkt, dass die neue Bahn durch ein vollständig bebautes Gebiet führt — die Stadtbahn führte durch lange Strecken unbebauten Landes und hat heute noch Strecken, die nie angebaut werden können —, dass ferner Zuträger in Gestalt von Pferdebahnen, bestehender Dampfeisenbahnen, darunter die Stadtbahn, in grosser Zahl Anschluss an die neue Bahn haben, dass sie selbst bis ins Gebiet des Viehhofs weitergeführt werden soll, dass somit auch ein weit in die Vorstadtbezirke übergreifender Verkehr der Hochbahn zu gute kommen wird, so kann man sich des Gedankens nicht erwehren, dass es schon bald, wie heute bei der Stadtbahn, heissen dürfte, nur nicht zu viel des Verkehrs. Der lebhaft eingeleiteten Entvölkerung wird nach dem Südosten in steigendem Maasse Vorschub geleistet und der dortige Wohnverkehr immer mächtiger entwickelt.

Die Konzessionen der Hochbahn sind an die Bedingung eines 5 Minuten-Betriebes der Züge nach jeder Richtung geknüpft worden. Denn mit Recht muss das Publikum, wie bei der Stadtbahn, jederzeit einen bereiten Zug finden können. Ob aber der Betrieb mit 2 oder 3 elektrischen Wagen von dem Fassungsraume eines Stadtbahnwagens, wie er für den zunächst angenommenen Verkehr ausreichen würde, lange wird aufrecht erhalten werden können, wird nach den bisherigen Erfahrungen zu bezweifeln sein. Der Ruf nach viel mehr Plätzen wird nicht lange auf sich warten lassen. Jedenfalls ist in technischer Hinsicht nichts versäumt, hervortretenden Wünschen nach Vermehrung der Züge, wie der Wagenzahl nach Möglichkeit gerecht zu werden. Die Länge der Stationen ist schon jetzt entsprechend bemessen. Das Zusammentreffen der Abzweigung nach dem Potsdamer Bahnhof mit der durchgehenden Hauptlinie ist durch ein Geleisedreieck vermittelt, wie man solche auch in anderen Städten, in London z. B. in Aldgate, bei Farringdon usw. findet, aber in einer Richtung bleibt die Berliner Anordnung unübertroffen: keiner der drei Anschlüsse hat eine Kreuzung in Schienenhöhe; in Schienenhöhe schliessen sich nur die Abzweigweichen der gleichen Fahrrichtungen aneinander. Indem so die Betriebssicherheit der Bahn erhöht wurde, ist gleichzeitig die Möglichkeit gegeben, die Zugfolge im Fahrplan erheblich dichter zu legen, als es bei der Anwendung der Kreuzungen in Schienenhöhe möglich ist. Auf diese und andere Weise ist dafür gesorgt, dass die Leistungsfähigkeit der Bahn auf das höchstmögliche Maass gesteigert werden kann.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 1. d. Mts. eröffnete 29,865 km lange Strecke Halicz-Podwysokie der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und die nur dem Güterverkehr dienende 2,62 km lange Verbindungsbahn von Untertürkheim Güterbahnhof nach der Remsbahn Cannstatt-Waiblingen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung. Zu dem vorgenannten Verzeichniss ist der Nachtrag I erschienen und zur Vertheilung gelangt.

Alphabetisches Fahrscheinverzeichniss. Zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss ist der I. Nachtrag erschienen und an die Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen vertheilt worden.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. Am 1. Juli d. J. wird der an der Oberhessischen Bahnstrecke Giessen-Fulda und zwar zwischen den Stationen Giessen und Grossen-Buseck gelegene Haltepunkt Rödgen eröffnet. Derselbe dient nur für Personenverkehr.

Schreibweise der Station Mönchhagen. Königliche Eisenbahndirektion Stettin. Der Name der zwischen den Stationen Röversbagen und Bentwisch der Strecke Stralsund-Rostock gelegenen Station ist fortan „Mönchhagen" zu schreiben.

Aenderung von Stationsnamen. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn. Der Name der an der Linie Györ-Sopron liegenden Personenhaltestelle Eszterháza-gyár ist vom 1. d. Mts. ab in Petőháza-gyár umgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2181 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-

Vereinsbahnen, betreffend den I. Nachtrag zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt vom 25. bis 31. v. Mts.).

Nr. 2240 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung (abgesandt am 1. und 2. d. Mts.).

Nr. 2278 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände und Raddrücke der Eisenbahnfahrzeuge usw. (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Staats-Eisenbahnrath.

Am 26. Mai d. J. wurde im Sitzungssaale der Niederösterreichischen Statthalterei die diesjährige Frühjahrssession des Staats-Eisenbahnrathes — die erste auf Grund des neuen Statuts nach vollem Inslebentreten der neuen Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung — von dem Eisenbahnminister FML. Ritter von Guttenberg eröffnet.

Der Eisenbahnminister hob in seiner Eröffnungsansprache hervor, dass der Wirkungskreis des neuen Staats-Eisenbahnrathes gegenüber demjenigen der nach dem früheren Organisationsstatute bestandenen gleichen Körperschaft nur insoweit eine Aenderung erfahren hat, als eine solche durch die in dem neuen Organisationsstatute der staatlichen Eisenbahnverwaltung vom 19. Januar 1896 für die leitenden Eisenbahnbehörden festgesetzte Abgrenzung der Kompetenzen bedingt war. Dagegen hat die Zusammensetzung der Körperschaft dadurch eine wesentliche Erweiterung erfahren, dass einer für die Urproduktion Oesterreichs besonders wichtigen Interessengruppe, nämlich derjenigen des Bergbaues, eine abgesonderte Vertretung im Staats-Eisenbahnrathe eingeräumt wurde, dergestalt, dass die hervorragendsten montanistischen Fachvereine zusammen 6 Vertreter in den Staats-Eisenbahnrath entsenden.

Aus den Berathungsgegenständen ist hervorzuheben ein Antrag, Maassnahmen zu treffen, welche geeignet sind, Gefahren, welche den Oesterreichischen Malzexport infolge von Zoll- und Tarifmaassnahmen Deutschlands bedrohen, von demselben abzuwenden. Ferner ein Antrag, das Eisenbahnministerium möge seinen Einfluss dahin geltend machen, dass zwischen den Stationen der Galizischen Staatsbahnen und den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Güterverkehre bei ganzen Wagenladungen der Durchgangstarif zur Anwendung gelange.

Betriebseröffnungen.

Oesterreichische Staatsbahnen. Am 1. d. Mts. ist die 29,87 km lange Reststrecke Halicz-Podwysokie der vollspurigen Staatsbahnlinie Halicz-Ostrów-Berezowica (-Tarnopol) für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. An dieser Reststrecke liegen die Stationen Bolszowce (6,36 km ab Abzweigstation Halicz), Skomorochy stare (15,75 km), Lipica dolna (23,50 km) und Podwysokie (29,87 km). Die letztere Station und die Station Potutory der bereits am 25. Januar d. J. eröffneten Theilstrecke (siehe Nr. 15 S. 130 d. Ztg.) bleiben bis auf weiteres für den öffentlichen Verkehr geschlossen. In Halicz hat die Strecke Anschluss an die Linie Lemberg-Stanislau.

Ferner ist am 1. Mai d. J. die bis dahin für Rechnung der Firma Popper betriebene Schleppbahn Wama-Russisch-Moldawitza der Bukowinaer Lokalbahnen mit der Station Russisch-Moldawitza, den Haltestellen Deja, Dragosza, Freudenthal, Frumosa und Watrá-Moldawitza dem öffentlichen Verkehre im beschränkten Umfange übergeben worden, und zwar sind mit obigem Tage die Station Russisch-Moldawitza für den Personen-, beschränkten Gepäck- und Güterverkehr, die Haltestellen Deja, Dragosza und Watrá-Moldawitza für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr sowie zur Aufgabe von Wagenladungsgütern, die Haltestellen Freudenthal und Frumosa für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr zur Eröffnung gelangt. Die Haltestelle Russisch-Moldawitza wurde in km 19,0 der Strecke Wama-Russisch-Moldawitza neu errichtet und gleichzeitig der Name der Endstation dieser Linie von „Russisch-Moldawitza“ in „Russisch-Moldawitza Säge“ geändert. Letztgenannte Station ist seit 1. Mai d. J. auch für Zwecke des Sägewerkes Russisch-Moldawitza als Ladestelle für Wagenladungsgüter eröffnet. Auf- und Abgabe von Eilgut auf der Schleppbahn Wama-Russisch-Moldawitza bleibt auch ferner ausgeschlossen.

Die vorgenannten beiden Eisenbahnlinien sind der K. K. Staatsbahndirektion in Stanislau unterstellt.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Regierungsrath Schweigert, Direktor der Aussig-Teplitzer Bahn, überreichte unter Hinweis auf seine seit längerer Zeit erschütterte Gesundheit und mehr als 40jährige Dienstleistung seine Demission. Die Verwaltung beschloss, die Demission mit dem Ausdrucke des tiefsten Bedauerns und Dankes für seine opferwillige Thätigkeit anzunehmen und die Direktorstelle vorläufig nicht zu besetzen. Der Inspektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Hermann Rosche, wurde zum Generalinspektor ernannt und provisorisch mit der Fortführung der Direktionsgeschäfte betraut. Ferner wurden ernannt: Zum Referenten für den Werkstätten- und Heizhausdienst der derzeitige Werkstättenvorstand in Aussig Inspektor Heinrich Hering, zum Werkstättenvorstand in Aussig mit dem Range eines Oberingenieurs Herr Adolf Jonasch, gegenwärtig bei der Böhmischen Nordbahn, zum Ingenieur der technischen Abtheilung Herr Alfred Lederer von der Wiener Lokomotivfabrik - Aktiengesellschaft und schliesslich der gewesene Konzipist der Finanzprokuratur in Prag Dr. Karl Wisgrill zum Sekretär.

Böhmische Kommerzialbahnen.

Unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Johann Grafen Harrach wurde die (15.) Generalversammlung der Böhmischen Kommerzialbahnen am 23. Mai d. J. abgehalten. Nach dem für das abgelaufene Jahr vorgelegten Geschäftsberichte haben unter dem Einflusse der noch fortdauernden Depression der heimischen Zuckerindustrie die Betriebsergebnisse gegenüber dem Jahre 1895 nur eine geringfügige Besserung erfahren. Es betrugen die Betriebseinnahmen 543 327 (+ 5 492) fl., die Betriebsausgaben 298 783 (— 1 839) fl., sodass sich ein Betriebsüberschuss von 244 544 (+ 7 331) fl. ergibt. Nach Bestreitung der Steuern, Beiträge zu den Wohlfahrtseinrichtungen und der sonstigen zu den einzelnen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben verbleibt ein Reinerträgniss von 208 242 (+ 6 531) fl. Mit Rücksicht auf die Erfordernisse des Prioritätendienstes in Höhe von 237 792 fl. ergibt sich daher ein Abgang von 29 550 fl., welcher durch den vertragsmässigen Zuschuss der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft bedeckt erscheint. Die Generalversammlung nahm den Geschäfts- sowie den Revisionsbericht ohne Diskussion zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Wegen Ablaufes der Funktionsdauer des Verwaltungsrathes wurde zunächst die Mitgliederanzahl desselben für die nächste dreijährige Funktionsperiode wie bisher auf 9 festgesetzt und wurden hierauf seitens der Generalversammlung in den Verwaltungsrath die Herren Johann Klima, Dr. Franz R. v. Haberler, Rudolph R. v. Grimburg, Heinrich Freiherr v. Pereira-Arnstein und Karl Rimböck wieder-, Moritz Graf Vetter von der Lilie neugewählt. Die statutengemäss den Donatoren zustehende Nominirung von 3 weiteren Verwaltungsrathsmitgliedern, als welche bisher die Herren Johann Graf Harrach, Fürstgrossprior Guido Thun-Hohenstein und Alex. Prinz Thurn und Taxis fungirten, wird später erfolgen. Mit der Wiederwahl des bisherigen Aufsichtsrathes schloss die Generalversammlung.

Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn.

In der am 22. Mai d. J. stattgehabten Generalversammlung wurden folgende Beschlüsse gefasst:

Von dem für das Jahr 1896 ausgewiesenen Reingewinn in Höhe von 1 375 232 fl. sind zu verwenden: a) gleich dem Vorjahre zur Ausstattung des Erneuerungsfonds 100 000 fl., b) 5 % für das vinkulirte Aktienkapital 699 997 fl., c) von dem verbleibenden Betrage eine 10 % Tantieme = 57 523 fl., ferner von dem Reste in Höhe von 517 711 fl. zuzüglich des Saldovortrages vom Jahre 1895 zusammen 1 466 100 fl., d) eine 3,5 % Superdividende zu zahlen und e) den sonach verbleibenden Rest von 976 102 fl. dem Erträgnisskonto für 1897 vorzutragen. Wie bereits in Nr. 36 S. 316 d. Ztg. erwähnt, wurde in der vorjährigen Generalversammlung beschlossen, Prioritäten im Betrage von 6 000 000 fl. auszugeben. Die von der Regierung hierüber eingeleiteten Verhandlungen haben infolge der von der Regierung gestellten Bedingungen zu einem positiven Resultate nicht geführt, weshalb der Verwaltungsrath, um vorläufig die nothwendigen Geldmittel zu beschaffen, nur um Gestattung der Ausgabe von Aktien im Nennbetrage von 1 000 000 fl. angesucht hat. Der Verwaltungsrath gab der Generalversammlung diesen Schritt bekannt und bat um die Annahme folgenden Antrages: Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, das gesellschaftliche Aktienkapital um den Betrag bis zu 2 000 000 fl. Nominale zu erhöhen, die Modalitäten dieser Aktienemission an Stelle der Generalversammlung zu bestimmen und alle für zweckdienlich erkannten Maassnahmen rechtswirksam zu treffen. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Das Wiener Centraltax- und Gebührenbemessungs-Amt hat der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Rücksicht auf die vor 11 Jahren erfolgte Erneuerung des Privilegiums nachträglich eine Gebühr von 446 876 fl. aus dem Titel des Gesellschaftsvertrages vorgeschrieben, indem es von der Erwägung ausging, es

sei durch das neue Privilegium auch ein neuer Gesellschaftsvertrag zustande gekommen. Die Nordbahn ergriff gegen diese Gebührenvorschreibung den Rekurs, den sie in erster Linie auf die Verjährung stützte. Das Finanzministerium hat den Rekurs abschlägig beschieden und dürfte die Gesellschaft zweifellos ihren Standpunkt noch vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe geltend machen.

Aus dem Geschäftsberichte dieser Bahn für das Jahr 1896 sind noch folgende Daten hervorzuheben: Die gesammten Betriebseinnahmen beliefen sich auf 37,5 Millionen Gulden und zeigen gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung um 2,65 Millionen Gulden. Im Personenverkehre wurden 11,69 Millionen Reisende, das ist um 419 000 Reisende mehr befördert als im Jahre 1895. Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehre betrug 6,8 (+ 0,27) Millionen Gulden. Der Güterverkehr bot eine Gesammtbewegung von 12 456 420 t gegen 11 252 337 t im Jahre 1895. Eine Verkehrszunahme zeigt sich bei den folgenden Artikeln: Getreide (+ 166 668 t), Holz (+ 104 474 t), Kohle und Koks (+ 389 966 t), Erze, Eisen und Eisenwaaren (+ 74 267 t), Mineralöl (+ 61 130 t), Rüben und Rübenabfälle (+ 51 950 t), Steine und Erde (+ 156 436 t). Dagegen ist der Zuckertransport um 34 993 t und der Viehverkehr um 159 243 Stück zurückgegangen. Die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre ohne Eilgut betrugen 29,48 Millionen Gulden und erhöhten sich gegenüber dem Vorjahre um 2,45 Millionen Gulden. Die Betriebsausgaben umfassten 16,65 Millionen Gulden und erfuhren eine Steigerung um 823 476 fl. Von dieser Steigerung entfallen 474 772 fl. auf den Verkehrs- und den kommerziellen Dienst, ferner 403 154 fl. auf die Zugförderung und die Erhaltung des Fahrparkes. Für die Vervollständigung des Baues und die Ausrüstung der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnlinien wurde der bedeutende Betrag von 3,42 Millionen Gulden ausgegeben. Der grösste Theil, nämlich 2,25 Millionen Gulden, entfällt hiervon auf die Vermehrung des Fahrparkes. Es wurden nämlich 10 Gütereilzug-Lokomotiven, 108 Personenwagen, 192 gedeckte Güterwagen und 530 Kohlenwagen angeschafft. Für die Erweiterung des Brünner Bahnhofes wurden 411 677 fl., für den Wiener Bahnhof 93 586 fl. ausgegeben. Das Lokalbahnnetz zeigt eine namhafte Zunahme der Betriebseinnahmen und eine Verringerung des Betriebskoëfficienten.

Der Montanbesitz der Nordbahn, welcher aus den Kohlenwerken und der Montanbahn besteht, lieferte einen Reinertrag von 1 112 310 (+ 11 090) fl. Bei den Kohlenwerken wurde eine Kohlenförderung von 9 561 857 Metercentnern erzielt, welche hinter dem Vorjahre um 392 427 Metercentner zurückgeblieben ist. Für die neuen Investitionen am Montanbesitze wurden 189 737 fl. verausgabt. Der Privatbesitz der Nordbahn, welcher aus Häusern und Grundstücken ausserhalb der Bahn besteht, ist mit 1,89 Millionen Gulden bewerthet und lieferte einen Reinertrag von 87 131 (+ 7 125) fl.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Der Geschäftsbericht vorgenannter Verwaltung macht Mittheilung über die Amortisirung der unbedeckten Baukosten der Bahn. Die Regierung hat nämlich die Nordwestbahn durch einen in der letzten Generalversammlung mitgetheilten Erlass aufgefordert, für eine Amortisirung der unbedeckten Baukosten des garantirten Netzes Vorsorge zu treffen. Die Gesellschaft erklärt nun, dass in der Bilanz unter den Baukosten der garantirten Linie ein Betrag von 359 640 fl. enthalten sei, welcher den Ankaufswerth von solchen Gründen und Objekten darstelle, die ein vollkommen freies Eigenthum der Nordwestbahn bilden, ausserhalb des Bahnkörpers gelegen und im Eisenbahnbuche nicht eingetragen seien. In der diesjährigen Bilanz wurden diese Gründe aus dem Baukonto der Eisenbahn ausgeschieden und besonders ausgewiesen. Eine Fundirung oder Amortisation der für diese Gründe ausgelegten Beträge erscheine nicht erforderlich, weil diese Gründe zum Verkaufe bestimmt seien und zu gewärtigen stehe, dass in nicht langer Zeit für dieselben ein bedeutend höherer Betrag einfliessen werde als derjenige, mit welchem sie zu Buche stehen. Ausserdem besitze die Gesellschaft einen weiteren, gleichfalls zum Verkaufe bestimmten und nicht in das Eisenbahnbuch eingetragenen Grundbesitz im Ankaufswerthe von 359 596 fl.; dieser Besitz wurde jedoch auf dem Baukonto belassen, weil der Erlös dieser Grundstücke dem Konto für Ergänzungsbauten und Investirungen gutzuschreiben ist. Die unbedeckten Baukosten des garantirten Netzes belaufen sich auf 220 895 fl., unter Hinzurechnung der unbedeckten Baukosten der Beamtenwohnungen und Arbeiterhäuser sowie des Antheiles an der Wiener Verbindungsbahn erhöhen sich dieselben auf 270 816 fl. Dieser Betrag bilde jedoch nicht eine besondere schwebende Schuld der Gesellschaft, sondern besitze einen rein buchhalterischen Charakter, da derselbe durch die der Gesellschaft das ganze Jahr zur Verfügung stehenden Ueberschüsse mehr als gedeckt erscheine. Eine Amortisirung dieser Baukosten würde, da die Verzinsung ohnehin zu Lasten eines jeden Jahres erfolgt, für die restliche Konzessionsdauer einen Jahresaufwand von 563 fl. erfordern. Zu einer derartigen Verfügung sei aber keine Veranlassung, weil in den letzten Jahren der Konzession nach der gänzlichen Rückzahlung der Prioritäten sehr bedeutende Beträge frei werden und somit für weit grössere Amortisationserfordernisse überreichliche Mittel zur Verfügung stehen.

Betriebseinnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen im April d. J.

Die Oesterreichischen Staatsbahnen haben im April eine Einnahme von 7 857 387 (+ 489 221) fl. erzielt. In den ersten 4 Monaten des Jahres betrug die Einnahme 30 031 330 (+ 1 697 804) fl. Im Güterverkehre wurden während des Monats April 2 283 009 (+ 271 844) t befördert und eine Einnahme von 5 848 706 (+ 470 543) fl. erzielt. Die Steigerung vertheilt sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 211 022 t und 308 321 fl. und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 60 822 t und 162 222 fl. Die Zunahme der Frequenz im Güterverkehre der westlichen Staatsbahnen ist auf die Mehrbeförderung in den Artikeln Bier, Getreide, Holz, Mehl, Ziegel, Zucker, insbesondere aber von solchen Massengütern, welche meist nur auf kurzen Strecken zur Verfrachtung gelangen, wie Erde und Steine, Erze, Cement und Kohle zurückzuführen, wodurch sich auch die gegenüber der Frequenzsteigerung verhältnissmässig geringe Mehreinnahme erklärt. Auf den Staatsbahnen in Galizien zeigt sich bei den Artikeln in Eisen, Steine, Getreide, Holzstoff, Kalk, Kohle, Kartoffel und Ziegel eine Steigerung, dagegen bei Holz, Petroleum, lebendem Vieh und Zucker eine Abnahme der Frequenz.

Prag-Duxer Eisenbahn.

Der Rechnungsabschluss für das Jahr 1896 ermöglicht die Zahlung einer Dividende von 4 fl. für die Stammaktien ohne Heranziehung des Reservefonds. Nach Bestreitung dieser Dividende verbleiben noch 12 000 fl., welche auf neue Rechnung übertragen werden. Im vorigen Jahre betrug die Dividende der Stammaktien 3,5 fl.

Südbahn.

Aus dem nunmehr vorliegenden Geschäftsberichte über die Ergebnisse des Betriebsjahres 1896 ist den in Nr. 38 S. 340 bereits mitgetheilten Daten noch folgendes hinzuzufügen:

Der statutenmässige Reservefonds, welchem aus den Erträgnissen der letzten 8 Jahre im ganzen . . . . 1 508 727 fl. zugewiesen wurden, ist in der gleichen Periode inklusive 1896 belastet worden und zwar für Verstärkung von Brücken

mit	2 354 735 fl.
für Spezialeinrichtungen am Fahrparke mit . . .	570 766 „
für Behebung der Erdbebenschäden in Laibach mit	56 730 „
sonach zusammen mit	2 982 231 fl.

Hierdurch findet die beantragte Rücklage von 280 000 fl. in den statutenmässigen Reservefonds, welcher sich mit Ende 1896 auf 4 483 842 fl. bezifferte, ihre Begründung.

Das gesammte bis 31. Dezember 1896 verwendete Anlagekapital beträgt		651 474 542 fl.
Das realisirte Kapital beträgt		
in Aktien	150 000 000 fl.	
in Obligationen	471 308 594 „	621 308 594 „
es haben somit die Investitionen das realisirte Kapital überstiegen um		30 165 948 fl.
woraus gegen die entsprechende Ziffer des Vorjahres per		28 571 786 „
eine Vermehrung um		1 594 162 fl.

resultirt.

In der Summe des bis Ende 1896 realisirten Kapitals erscheint der Erlös für die begebenen 3 000 000 ℳ. Nominale des 4 % Anlehens, Serie E, im Betrage von 1 770 428 fl. inbegriffen, und es belief sich demnach der im Berichtsjahre für Auslagen à conto Kapital aufgewendete Betrag auf 3 364 590 fl.

Die Roheinnahmen der Hauptbahnen betrugen 46 600 000 fl., haben somit gegen 1895 eine Zunahme von 1 400 000 fl. = 3,1 % erfahren. An dieser Mehreinnahme ist betheiligt der Personenverkehr mit 460 000 fl., der Gepäckverkehr mit 90 000 fl., der Eilgutverkehr mit 141 354 fl. und der Frachtenverkehr mit 800 000 fl.

Es wurden befördert auf dem Gesammtnetze rund 18 000 000 Reisende (+ 1,7 %) und 549 501 Militärs (+ 25,2 %).

Die Einnahme aus dem Personenverkehre ergab 12 094 170 fl. und aus dem Militärverkehre 398 055 fl.

An Eilgütern wurden befördert 95 729 t. Der Gesammtfrachtenverkehr belief sich auf 7 227 991 t (+ 1,5 %), wofür rund 31 000 000 fl. eingenommen wurden und zwar 25 300 000 fl. auf den Oesterreichischen und 5 600 000 fl. auf den Ungarischen Linien.

Die Betriebsausgaben des Gesammtnetzes betrugen 19 923 435 (+ 906 443) fl.; hiervon entfallen auf das Oesterreichische Netz 16 184 222 (+ 856 879) fl., auf das Ungarische Netz 3 739 213 (+ 49 563) fl.

Der Betriebskoeffizient betrug für das Oesterreichische Netz 41,78 %, für das Ungarische Netz 47,55 %, für das gesammte Netz 42,75 %.

Die Hotelanlagen in Abbazia, am Semmering und in Görz ergaben einen Ertrag von 198 060 fl. Das investirte Kapital von 2 713 104 fl. hat sich somit mit 7,3 % verzinst.

Die unverzinsliche Kaufschillingsrestschuld für die Linie Wien-Triest und für die Lombardisch-Venetianischen Linien betragen 32 707 791 fl. Für das Jahr 1896 ist eine Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest der Linie Wien-Triest in der Höhe von 550 563 fl. zu bestreiten.

Bezüglich der Konversion der 5 % Prioritäten, zu welcher die Regierung bereits die prinzipielle Zustimmung ertheilte, verlangt die Verwaltung von der Generalversammlung die Ermächtigung, eine neue Anleihe aufnehmen und alle Modalitäten dieser Anleihe bestimmen zu dürfen.

Die Anträge des Verwaltungsrathes wurden in der am 28. Mai d. J. stattgefundenen Generalversammlung angenommen. Ueber den Verlauf der Versammlung ist folgendes zu berichten.

Vizepräsident Graf Theodor Széchényi eröffnete dieselbe mit Konstatirung der Anwesenheit von 144 Aktionären in Vertretung von 108 050 Aktien mit 1 736 Stimmen, sohin der Beschlussfähigkeit, und machte Mittheilung von der Berufung des Hofraths Dr. Alexander Eger zum Generaldirektor der Südbahn, von dessen hervorragender fachmännischen Begabung der Verwaltungsrath die erspriesslichsten Erfolge für die Gesellschaft erhoffe, dann widmete er dem dahingeschiedenen Präsidenten Prinzen zu Hohenlohe eine ehrende Erinnerung. Zum Jahresberichte nahmen 2 Aktionäre das Wort, um die Konstruktion der Bilanz, den Einstellungskurs der Obligationen, die Einkommensteuer, die Konvertirung, Hinausschiebung der Aktientilgung, die Investitionen u. m. a. zu besprechen, worauf der Generaldirektor im wesentlichen antwortete: Es sei richtig, dass in der Konstruktion der Bilanz durch Einstellung von Gold, Silber und Valuta eine gewisse Verwirrung platzgreife; es ist das aber nicht anders zu machen, auch sei dies nicht von Einfluss auf die Dividende und tangire die Interessen der Aktionäre ebenso wenig als die Einstellung der Obligationen zum Emissions- oder zum Nominalwerthe; die Höhe des Zuschusses seitens des Staates sei bekannt und betrage 762 000 fl.; die Konvertirung der 3 % Prioritäten bilde fortgesetzt den Gegenstand von Erwägungen seitens des Verwaltungsrathes, ebenso die Frage der Hinausschiebung der Aktientilgung. In betreff der Cotgebühren wird bemerkt, dass die Gesellschaft ohnehin für weniger Titres die Cotgebühr in Paris zahle als daselbst im Umlaufe sich befinden. In Beantwortung weiterer Ausführungen bemerkte der Generaldirektor, dass die zur Besserung des Obligationendienstes bestimmten 526 530 fl. zum Ankaufe von 3 % Obligationen der Gesellschaft verwendet werden und ferner, dass die Einkommensteuer nur aus dem reinen Einkommen der Gesellschaft, nicht aber auch aus den im Staatsbesitze befindlichen Obligationen gezahlt wird.

Hierauf wurde der Rechnungsabschluss zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe ohne Diskussion einstimmig das Absolutorium ertheilt. Ebenso wurden die Anträge auf Verwendung des Reingewinnes angenommen. Ein Antrag des Verwaltungsrathes auf Ermächtigung desselben zur eventuellen Aufnahme eines Anlehens behufs Konvertirung des 5 % Spezialanlehens wurde ohne Diskussion genehmigt und nach einiger Diskussion ein weiterer Antrag auf einige Statutenänderungen formaler Natur.

In den Verwaltungsrath wurden die Herren Alois Graf Ceschi a Santa-Croce, Dr. Leonhart Schweigert und Ludwig Wollheim aus dem Wiener Verwaltungsrathe und die Herren E. Blount und Cornélis Henry de Witt aus dem Pariser Komitee wiedergewählt und an Stelle des Prinzen zu Hohenlohe Se. Excellenz Johann Freiherr von Chlumecky neuberufen.

In der Verwaltungsrathssitzung, welche unmittelbar nach der Generalversammlung stattgefunden hat, wurden einstimmig Se. Excellenz Freiherr von Chlumecky zum Präsidenten neugewählt und Graf Th. Széchényi zum Vizepräsidenten wiedergewählt.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Staatsbahnen im April d. J.

Die Ungarischen Staatsbahnen, ohne die im Betriebe derselben stehenden Vizinalbahnen, haben im April für 2 705 000 beförderte Personen 1 841 000 fl., und für 1 492 000 t beförderte Güter 4 998 000 fl., zusammen demnach 6 839 000 fl. vereinnahmt, während die endgültigen Einnahmen im gleichen Monate des Vorjahres 6 780 438 fl. betrugen. Vom 1. Januar bis 30. April 1897 beliefen sich die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäcktransport auf 5 980 760 fl., aus dem Eil- und Güterverkehr auf 21 271 366 fl., zusammen auf 27 252 126 fl., in welcher Summe die Einnahmen im Monat Januar endgültig, in den anderen 3 Monaten aber provisorisch festgestellt sind. In den ersten 4 Monaten des Jahres 1896 vereinnahmten die Staatsbahnen 26 798 913 fl., es ist sonach eine Zunahme von 453 213 fl. zu registriren. Im Durchschnitt des laufenden Jahres entfallen auf 1 Bahnkm 10 895 fl., im Vorjahre 10 641 fl. Die diesjährige Steigerung beträgt sonach 1,6 %, welche sich bei der endgültigen Abrechnung eventuell noch erhöhen wird.

Verlegung des Westbahnhofes in Budapest.

Durch die stete bauliche Entwickelung der Ungarischen Hauptstadt ist der seinerzeit ausserhalb des Weichbildes der Stadt gelegene Westbahnhof (früher Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft) nunmehr als mitten in der Stadt gelegen zu bezeichnen und haben sowohl der Baurath als auch die Anrainer dem Königlich Ungarischen Handelsminister die Bitte vorgelegt, den Bahnhof zu verlegen. Der Herr Handelsminister erwiderte, dass die Verlegung des Westbahnhofes in Verbindung gebracht werden wird mit der Regulirung der anderen Budapester Bahnhöfe und der Verbindungsbahn. Diese verwickelte und nicht nur vom Gesichtspunkte der Stadtregulirung, sondern auch vom eisenbahntechnischen Standpunkte sehr wichtige Angelegenheit erfordert reifliches Studium. Bei Feststellung des endgültigen Planes werden alle Interessen gehörig gewürdigt und womöglich befriedigt werden.

Aus Sachsen.

Die Göltzschthalbrücke.

Am 31. Mai jährte es sich, dass zu einem der hervorragendsten und bekanntesten Eisenbahnbauwerke Sachsens — der Göltzschthalbrücke bei Reichenbach-Mylau — der Grundstein gelegt wurde. Die Grundsteinlegung fand nämlich statt am 31. Mai 1846.

Ein Chemnitzer Verein hatte sich Jahre lang bemüht, eine Bahn zu gründen, durch welche Erzgebirge und Vogtland der Stadt Leipzig näher gerückt würden. Es fanden Unterhandlungen statt zwischen dem Ober-Baurath Klenze für Bayern, dem Regierungspräsidenten Freiherrn von Seckendorf für Altenburg und dem Wasserbaudirektor Kunz für Sachsen. Der Sächsische Minister des Innern, Freiherr von Falkenstein, führte die Oberleitung und erhielt vom König Ludwig I. 1842 das Versprechen, dass Bayern die Leipzig-Hofer Bahn von der Grenze aus weiter bauen würde. Ein Privatkomitee baute in Sachsen weiter, bis seine Kräfte an der Göltzschthalüberbrückung erlahmten; der Staat musste die Weiterführung der Bahn übernehmen. Das von dem Oberingenieur Hauptmann Wilke vorgelegte Projekt fand den Beifall der obersten Behörde Belgiens, an die man sich wegen Begutachtung gewendet hatte. So wurde der Bau der Brücke begonnen und diese am 16. Juli 1851 dem Verkehre übergeben. Das Mauerwerk ist nur durch Mörtel verbunden, ohne Zuhilfenahme von Ankern oder Klammern. Es besteht aus 265 479 Kubikellen Quadermauerwerk, 28 000 000 Ziegeln und 86 270 Kubikellen Bruchsteinmauerwerk. Die Baukosten betrugen 2 210 000 Thaler.

Ermittelung der dienstlichen Inanspruchnahme der einzelnen Beamtengattungen.

Um möglichst genaue Unterlagen über den Grad der dienstlichen Inanspruchnahme der einzelnen Beamtengattungen zu gewinnen, werden bei den Sächsischen Staatsbahnen auf Anordnung des Königlichen Finanzministeriums über die Dauer des planmässigen Dienstes und über die planmässigen Ruhetage des gesammten Personals Nachweisungen aufgestellt, für welchen Zweck besondere Formulare von den einzelnen Dienststellen auszufüllen sind.

Den Ermittelungen wird der Dienst des Monats Juni zu Grunde gelegt. Dabei sind ausser Berücksichtigung zu lassen die Beamten der höheren Rangklassen, von den übrigen Beamten aber nur diejenigen, für welche eine regelmässige bezw. planmässige Dienstzeit nicht vorgeschrieben ist, wie Bahnverwalter, Bahnmeister usw.

Die Dienstdauer ist unter Zugrundelegung der Dienstpläne in der Weise zu ermitteln, dass auch die nur zeitweise — z. B. an den Tagen des Dienstwechsels — vorkommende längere Dienstdauer mit Berücksichtigung findet. In die Dienstdauer werden die Stunden nicht eingerechnet, während deren der Dienst regelmässig über Mittag länger als eine Stunde unterbrochen wird. Dagegen werden die in die planmässigen Diensttouren fallenden Ruhepausen, die namentlich im Fahrdienste oft längere Zeit umfassen, von der planmässigen Dienstzeit nicht gekürzt.

Platzgebühr der D-Züge.

Die viel umstrittene Platzgebühr bei den D-Zügen wird dem Vernehmen nach in Zukunft auch bei den Königlich Bayerischen und den Königlich Sächsischen Staatsbahnen, welche Ver-

waltungen bekanntlich s. Zt. den Anschluss an das Preussische Vorgehen abgelehnt hatten, zur Erhebung kommen.

Für Sachsen bleibt die Maassregel vorläufig auf die zwischen Berlin, Leipzig und München über Hof-Regensburg ohne Wagenwechsel verkehrenden Tages- und Nachtschnellzüge, welche durchweg aus Interkommunikationswagen gebildet sind und Speise- bezw. Schlafwagen mit sich führen, beschränkt, und zwar soll die Erhebung hier sowohl im Durchgangsverkehr, als auch im Binnenverkehr der Strecke Leipzig-Hof stattfinden.

Die Platzgebühr beträgt in der I. und II. Klasse für Entfernungen bis einschliesslich 150 km 1 *M.*, für grössere Entfernungen 2 *M.*

Von der Königlich Sächsischen Staatsbahnverwaltung wird übrigens erwogen, ob zum unmittelbaren Anschluss an die Berlin-Münchener Nacht-D-Züge auf der Strecke Dresden-Reichenbach i/V. künftig Schnellzüge mit gleichem Charakter durchzuführen seien, für welche dann selbstredend gleichfalls die Platzgebühr zur Erhebung zu kommen hätte.

Verlängerung der Gültigkeit der Rückfahrkarten.

Die ausgiebige Verlängerung der Rückfahrkarten-Gültigkeit, welche nach Preussischem Vorgange auch in Sachsen an den hohen Festen gewährt wird, ist nach übereinstimmenden Beobachtungen der Dienststellen für die Abwickelung des Verkehrs selbst von günstigem Einflusse gewesen, und zwar insofern, als durch die Vertheilung des Verkehrs auf eine grössere Anzahl von Tagen eine gleichmässigere und weniger stossweise Abwickelung des Personenverkehrs ermöglicht worden ist.

Ein Argument für eine allgemeine Verlängerung der Rückfahrkarten-Gültigkeit wird sich indess aus dieser Thatsache schwerlich herleiten lassen, weil die Gesichtspunkte, welche in dieser Richtung für den zeitlich beschränkten Festtagsverkehr maassgebend sind, für den alltäglichen Personenverkehr auf der Eisenbahn weit weniger in Betracht kommen.

Einrichtung der Personenwagen IV. Klasse mit Sitzbänken.

Nach dem Vorgange der Preussischen Staatsbahnen werden nunmehr auch im Sächsischen Staatsbahnbereich die Personenwagen IV. Klasse und zwar sowohl für den Fern-, als auch für den Vorortverkehr mit Sitzbänken ausgestattet werden.

Die Bedenken, welche ursprünglich gegen diese Einrichtung geltend gemacht wurden — geringere Platzausnutzung der Wagen, Erschwerung der Zugabfertigung infolge des Drängens der Reisenden nach den Sitzplätzen — scheinen durch die bei den Preussischen Staatsbahnen gemachten Erfahrungen widerlegt zu sein.

Neuer Dresdener Hauptbahnhof.

Dem Vernehmen nach soll der neue Dresdener Hauptbahnhof, welcher seiner Vollendung rüstig entgegengeht, wenn thunlich noch vor dem 1. Mai 1898 dem Betriebe übergeben werden. Ursprünglich hatte man diesen letzteren Zeitpunkt für die Eröffnung in Aussicht genommen, doch wird betriebsseitig Gewicht darauf gelegt, dass die Betriebseröffnung nicht mit der Einführung des Sommerfahrplans zusammenfällt, sondern dass der Betriebsverwaltung noch vor dem Eintritt des Fahrplanwechsels Gelegenheit geboten wird, sich in die neuen lokalen Verhältnisse einzuleben.

Uebungen der Eisenbahnbeamten im Samariterdienst.

Auf Veranlassung des Samaritervereins (freiwillige Rettungsgesellschaft) in Dresden ist eine Anzahl Sächsischer Eisenbahnbeamten in der ersten Hilfe bei Unglücksfällen ausgebildet worden. Am 1. d. Mts. fand auf dem Bahnhof Dresden-Friedrichstadt eine Vorführung dieser Mannschaften statt, an welcher neben den ärztlichen Instruktoren etwa 35 Bedienstete der Staatsbahnen betheiligt waren. Sämmtliche Uebungen — Verbinden und Schienen verwundeter Glieder, Krankentransport usw. — verliefen mit äusserster Präzision und lieferten den Beweis, dass eine thunlichst ausgedehnte Ausbildung des Eisenbahnpersonals in der fraglichen Richtung — nicht nur für das Personal selbst, sondern auch für das die Bahn benutzende Publikum — von der höchsten Wichtigkeit sein würde.

Jedenfalls wird es sich verlohnen, wenn kompetenter Seits die Frage in Erwägung gezogen würde, ob nicht eine obligatorische Durchführung dieser Einrichtung ins Auge zu fassen sei.

Rechnungsabschluss der Staatsbahnen für das Jahr 1896.

Der soeben erschienene Rechnungsabschluss über den Betrieb der Königlich Sächsischen Staatsbahnen auf das Jahr 1896 gibt ein sehr erfreuliches Bild über die Entwickelung, welche der Verkehr im letztvergangenen Jahre auf den Sächsischen Staatsbahnen genommen hat.

Die Gesammteinnahme beziffert sich auf 109 066 288,99 *M.* gegen 99 782 179,29 *M.* im Jahre 1895, so dass eine Mehreinnahme von insgesammt 9 284 109,70 *M.* gegenüber dem Vorjahre verbleibt. Die Gesammtausgaben belaufen sich auf 69 373 467,31 Mark gegen 65 622 823,76 *M.* im Jahre 1895; es ergibt sich mithin für 1896 eine Mehrausgabe von 3 750 643,55 *M.*

Der Ueberschuss betrug hiernach im letztvergangenen Jahre 39 692 821,68 *M.* gegenüber einem Betrag von 34 159 355,53 *M.* im Jahre 1895, d. i. also ein Mehr für 1896 in Höhe von 5 533 466,15 *M.* In Prozenten des mittleren Anlagekapitals (782 866 194,5 *M.*) ausgedrückt ergibt der Ueberschuss im Jahre 1896 eine Verzinsung von 5,070 % gegenüber einer Verzinsung im Jahre 1895 in Höhe von 4,515 %; es ist mithin ein prozentualer Mehrüberschuss gegen das Vorjahr in Höhe von 0,555 % erzielt worden.

Der Ueberschuss des Jahres 1896 beträgt

in Prozenten der Einnahme . .	36,393
„ „ „ Ausgabe . . .	57,216

Es entfielen

	1896	1895	
durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge	13 891,48	12 300,28	*M.*
„ „ 1 Nutzkm . . .	1,390	1,276	„
„ „ 1 Wagenachskm	0,041	0,038	„

Personalnachrichten.

Herr Baurath Klette, der verdienstvolle Erbauer des Dresdener Hauptbahnhofs, ist vom König durch die Verleihung des Prädikates „Finanzrath“ ausgezeichnet worden.

Leider ist Herr Klette, der noch in dem besten Mannesalter steht, schon seit längerer Zeit erkrankt, und es erscheint nicht ausgeschlossen, dass noch längere Zeit vergehen wird, bevor der allgemein geschätzte Beamte seinem Beruf zurückgegeben werden wird.

Nach mehr als 40jähriger Dienstzeit ist der durch seine hervorragenden statistischen Arbeiten in weiten Kreisen bekannt gewordene Vorstand des statistischen Büreaus der Sächsischen Staatsbahnen, Ulbricht — nachdem ihm vom König in Anerkennung seiner Verdienste das Prädikat „Hofrath“ beigelegt worden — vor einiger Zeit in den Ruhestand getreten.

Der hohe Stand, welchen die Sächsische Eisenbahnstatistik einnimmt und welcher die Ursache war, dass viele andere Verwaltungen — namentlich was die Einrichtung des üblichen statistischen Jahresberichtes betrifft — dem Sächsischen Vorgange folgten, ist vorzugsweise das Verdienst des Herrn Ulbricht.

Der in weiteren Eisenbahnkreisen bekannte Transportdirektor der Sächsischen Staatsbahnen, Winkler — zugleich Bevollmächtigter für Militärangelegenheiten — wird mit dem 1. Juli d. J. in den Ruhestand treten.

Ein Nachfolger für Herrn Winkler ist noch nicht ernannt.

Die Elbbrücken Sachsens.

Wenn die neue Dresdener Eisenbahn-Elbbrücke vollendet sein wird, dann werden sich im ganzen 12 Elbbrücken im Königreich Sachsen befinden. Die genannte Brücke wird nach ihrer Fertigstellung eine der längsten Sächsischen Elbbrücken sein, denn sie misst zwischen den Widerlagern 461 m. Die Länge der anderen Brücken ist folgende: Die Marienbrücke in Dresden ist die grösste, sie misst mit ihren Fortsetzungen am Lande 1 742 m, Augustusbrücke in Dresden 402 m, Eisenbahnbrücke bei Niederwartha 351 m, Elbbrücke bei Riesa 349 m, Carolabrücke in Dresden 327 m, Brücke zwischen Loschwitz und Blasewitz 323 m, Eisenbahnbrücke in Meissen 320 m, Albertbrücke in Dresden 316 m, Brücke bei Pirna 281 m, Brücke bei Schandau 265 m, die alte Brücke bei Meissen 220 m. Von den 12 Brücken werden 5 ausschliesslich als Strasse, 5 als Eisenbahn und Strasse, eine als Eisenbahn und Fussweg, ferner die neue Dresdener nur zu Eisenbahnzwecken benutzt. Die Kosten der Brücken, soweit sie bekannt sind, schwanken zwischen 1 122 000 *M.* (Pirnaer Brücke) und 2 966 000 *M.* (Carolabrücke).

Aus Belgien.

Allgemeine Gesellschaft der wirthschaftlichen Eisenbahnen 1896.

Die Gesellschaft hatte 1896 einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre eine Einnahme von 1 407 404,81 Frcs. Davon verzehrten die Zinsen der Schuldverschreibungen 175 280 Frcs., die allgemeinen Unkosten nebst Entschädigung des Verwaltungs- und Aufsichtsrathes 105 251,82 Frcs., die Steuern usw. 23 870,41 Frcs. und die Tilgungen 37 943,94 Frcs. Von den verbleibenden 1 065 058,64 Frcs. flossen 52 776,51 Frcs. in die Rücklage, 800 000 Frcs. wurden als erster Gewinn (5 %) vertheilt, 20 275,37 Frcs. dem Verwaltungs- und 2 027,54 Frcs. dem Aufsichtsrath zugewendet, 160 000 Frcs. als zweiter Gewinn (1 %) vertheilt und 29 979,22 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Gegenseitige Strassenbahngesellschaft 1896.

Die Gesellschaft hatte eine Einnahme von 473 658,30 Frcs., von denen zunächst 95 870,07 Frcs. zur Verzinsung der Schuld-

verschreibungen und 33 327,79 Frcs. zu Verwaltungskosten gebraucht wurden. Von den verbleibenden 344 460,44 Frcs. wurden 60 000 Frcs. auf Anlagekostenrechnung abgeschrieben, 80 000 Frcs. einer besonderen und 10 223,02 Frcs. der gesetzlichen Rücklage zugeführt, 23 693,24 Frcs. dem Verwaltungs- und Aufsichtsrath zugewendet, 105 000 Frcs. als Gewinn an die Kapital- und 53 333 Francs an die Gewinnantheilscheine vertheilt und 12 211,18 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Der Gewinn der volleingezahlten Kapitalantheilscheine betrug 8,25 Frcs. oder 8,25 %, derjenige der Gewinnantheilscheine 5,33 Frcs.

Reisekostenentschädignng bei der Staatsbahn.

Die Staatsbahnverwaltung hat bestimmt, dass abgesehen von Vertretungen für fehlende Beamte die Stationsvorsteher 1. und 2. Klasse 8 Frcs., diejenigen 3. Klasse 7 Frcs. und diejenigen 4. Klasse 5 Frcs. täglich an Reisekosten für Dienstreisen erhalten; hierzu kommt noch der Ersatz der Kosten für die ausserhalb der Eisenbahn zurückgelegten Strecken. Die anderen Beamten erhalten die gleiche Aufenthaltsentschädigung wie diejenigen Stationsvorsteher, denen sie amtlich gleichgestellt sind, soweit nicht die Reisekosten für sie durch andere Erlasse besonders festgesetzt sind.

Gehaltsznlagen während der Brüsseler Ausstellung.

Der Abg. Bertrand hat folgenden Antrag in der Kammer eingebracht:

Um die Staatsbahnbediensteten, welche durch die Verpflichtungen ihres Amtes oder ihrer Arbeit gezwungen sind, in der Brüsseler Gemeinde zu wohnen, für die ausserordentlichen Ausgaben, die ihnen während der Dauer der Ausstellung 1897 zufallen, zu entschädigen, wird ihnen während der von der amtlichen Eröffnung bis zum Schluss der Ausstellung verlaufenden Zeit eine nach folgenden Grundlagen zu berechnende Zulage bewilligt: 15 % des Gehalts für die jährlichen Bezüge von 1 200 Frcs. und weniger und für die Tagelöhne von 3,40 Frcs. und weniger; 10 % des Gehalts für die jährlichen Bezüge von 1 200—2 400 Frcs. und für die Tagelöhne von mehr als 3,40 Frcs.; endlich 7 % des Gehalts für die jährlichen Bezüge von 2 400 bis 3 500 Frcs.

Lohnzahlung an Arbeiter bei Dienstversäumnissen.

Ein Erlass des Eisenbahnministers hat die Dienstvorstände der Staatsbahnen ermächtigt, an die Arbeiter aller Gruppen den gewöhnlichen Tagelohn für den ganzen oder einen Theil des Tages auszuzahlen, wenn die Betreffenden aus folgenden Gründen abwesend sein müssen: um an einer Wahl theilzunehmen; sich an der Bewerbung um ein Amt der Eisenbahn, Post, Telegraphen usw. zu betheiligen; einen ärztlichen Besuch zu empfangen; in einem Krankenhaus oder bei einem Arzt Rath zu suchen; einem Begräbniss, einer Hochzeit in der Familie (bis zu einem bestimmten Verwandtschaftsgrade) beizuwohnen; eine Ehe zu schliessen; ein Loos zu ziehen; vor Gericht zu zeugen; vor dem Miliz- oder Revisionsrath zu erscheinen; seiner Pflicht als Bürgerwache zu genügen; einer Firmung, einem ersten Abendmahl beizuwohnen; als Taufpathe eines Kindes zu erscheinen; eine Wohnung in einem neuen Wohnort zu suchen; der Besichtigung der Milizen oder deren Einstellung beizuwohnen; endlich um vom Minister in Audienz empfangen zu werden.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

1. Die Nebenbahn Fexhe le Haut Clocher - Tongres - Lanaeken ist am 1. Mai d. J. dem Betriebe übergeben worden.

2. Die Gesellschaft hat die Konzession für die Nebenbahn Tervueren-Tirlemont erhalten; der Staat betheiligt sich an dem Unternehmen mit 1 148 000 Frcs.

3. Die Gesellschaft hat für die Unterhaltung und den Betrieb der Nebenbahn Dolhain - Eupen kein Angebot erhalten und wird daher den Betrieb voraussichtlich selbst führen.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnnngen.

1. Die Gesellschaft der elektrischen Strassenbahnen des Südostkantons von Saint Etienne hat am 17. April d. J. a) die Linie vom Dorianplatz nach dem Rond Point (2,883 km), b) von der Linie Châteaucreux-la Rivière die Strecke von Châteaucreux nach dem Anschlusspunkt der Bellevuezweigbahn nebst der Zweigbahn nach Bellevue (3,205 km), c) die Linie vom Dorianplatz nach Bellevue (2,735 km), welche die beiden erstgenannten benutzt, dem Verkehr übergeben.

2. Die elektrischen Strassenbahnen des Isèredepartements haben am 17. April d. J. die Linien Grenoble-Varces (12,320 km) und Grenoble-Eybens (5,031 km) eröffnet.

3. Die Strassenbahn Bordeaux-Cadillac ist am 15. April d. J. dem Betriebe übergeben worden.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Durch Verordnung vom 28. April d. J. ist eine Eisenbahn für gemeinnützig erklärt worden, die durch ein doppeltes Anschlussgeleis von den Linien Bordeaux-Spanische Grenze sowie Bayonne-Saint Jean Pied de Port ausgeht und in einen auf den Kais des linken Adurufers an den Allées Maritimes in Bayonne zu erbauenden Seebahnhof endigt. Konzessionirt wurde diese Linie der Südbahn an Stelle der Eisenbahn Pau-Vic en Bigorre durch Vertrag vom 20. Dezember 1894, genehmigt durch Gesetz vom 4. Mai 1895.

2. Ein in der Stadt Rouen durch Vertrag vom 27. März d. J. der Strassenbahngesellschaft von Rouen konzessionirtes Strassenbahnnetz mit mechanischer Zugförderung; das neue Netz umfasst zusammen mit dem durch die Verordnungen vom 5. Mai 1876 und vom 2. Februar 1889 für gemeinnützig erklärten Netz 10 Linien.

3. Ein mit der linksufrigen Gürtelbahn verbundener Güterbahnhof an der Tolbiacstrasse in Paris.

Die Umwandlung des Montparnassebahnhofs.

Der dritte Ausschuss des Pariser Gemeinderathes verhandelte jüngst über den Vertragsentwurf mit der Westbahn, 1. betreffend die Beseitigung der Schienenübergänge zwischen dem 14. und 15. Bezirk, 2. betreffend die Einrichtung der Geleise zwischen Paris und Clamart, sowie die Umwandlung des Bahnhofs Montparnasse. Diese Arbeiten sind nach dem „Journal des transports“ seit 1876 in Vorbereitung; im Jahre 1888 bewilligte der Gemeinderath dazu eine erste Summe von 820 000 Frcs., die auf die Anleihe von 1886 angerechnet wurde und im Jahre 1896 erreichten die Mittel durch allmähliche Bewilligungen 2 412 300 Frcs. Damals wurden Unterhandlungen mit der Westbahn angeknüpft, welche die Arbeiten auf 5 Millionen veranschlagte; aber die Unterhandlungen scheiterten infolge der Anforderungen der Staatsaufsichtsstellen, welche die Betheiligung der Gesellschaft anfangs nur mit 1 Million und später mit 1 700 000 Frcs. gestatten wollten, während der Gemeinderath forderte, dass die Ausgaben zur Hälfte getragen würden.

Indessen war nicht jede Hoffnung auf einen Ausgleich verloren und am 25. Dezember 1895 wurde der Präfekt durch den Gemeinderath eingeladen, sich mit der Gesellschaft zur Prüfung einer endgültigen Abmachung in Verbindung zu setzen; infolge dieses Beschlusses rief der Präfekt die Vertreter der Westbahn, die Stadtingenieure und die Vertreter der an der Beseitigung der Schienenübergänge betheiligten Bevölkerung und das Abkommen vollzog sich auf folgenden Grundlagen: 1. Herstellung einer Treppe am Ausgangsbahnhof; 2. Bau einer für Fuhrwerk bestimmten Strassenüberführung über die Bahn in der Achse der Châteaustrasse; 3. Bau einer Unterführung für Fuhrwerk in der Verlängerung der Prozessionsstrasse; 4. Umbau der auf 20 m verbreiterten Achsenbrücke; 5. Anlage einer Fussgängerbrücke über die Bahn zwischen der Hochofenstrasse und dem Bahnhof Ouest Ceinture.

Die auf 5 Millionen festgesetzte Ausgabe sollte zur Hälfte getheilt werden mit der ausdrücklichen Bedingung, dass der Antheil der Stadt Paris 2 500 000 Frcs. nicht übersteigen dürfe. Dagegen wurde die Gesellschaft ermächtigt, bedeutende Umwandlungs- und Verbesserungsarbeiten am Bahnhof Montparnasse auszuführen, und zwar 1. obere Abfahrts- und Ankunftsgänge, die auf Eisengebälk über den jetzigen unteren Gängen liegen, 2. zwei Geleisgruppen zur Rechten und Linken auf eisernen die Brücke der Maine Avenue verbreiternden Ueberbrückungen. Die Westbahn verpflichtet sich, die Bauten vor dem Jahre 1900 zu vollenden.

Nenbaulinie le Blanc-Argent.

Durch Verordnung vom 13. April d. J. ist der am 12. Juni 1896 zwischen der Orléansbahn und der Gesellschaft Faugère und Chatelin geschlossene Vertrag, betreffend den Bau und Betrieb der Schmalspurbahn le Blanc-Argent, genehmigt worden. Ein etwaiger Fehlbetrag des Betriebes fällt der Orleansbahn zur Last, so lange die kilometrischen Einnahmen 2 000 Frcs nicht übersteigen, doch dürfen in diesem Falle auch die Betriebsausgaben 2 000 Frcs. nicht übersteigen; ist die Einnahme höher, so ist ein etwaiger Fehlbetrag von der Betriebsgesellschaft (Faugère und Chatelin) zu tragen. Der Ueberschuss fällt bis zu einer Einnahme von 2 000 Frcs. unverkürzt der Betriebsgesellschaft; bei einer Einnahme von 2 000 bis 2 400 Frcs. für 1 km fällt davon der Betriebsgesellschaft $0{,}33 + 0{,}67\left(\frac{2400-R}{400}\right)$ und der Orléansbahn $0{,}67\left(\frac{R-2000}{400}\right)$ zu.

Die Südbahn im Jahre 1896.

Die Südbahn hatte im Jahre 1896 eine Einnahme von 99 429 127,60 Frcs., eine Ausgabe von 50 227 531,59 Frcs. und einen Ueberschuss von 49 201 596,01 Frcs. Da aber zur Ver-

zinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen sowie zur Verzinsung der Antheilscheine 58 167 071,93 Frcs. erforderlich waren, so musste die Zinsengewähr des Staates mit 8965475,92 Frcs. oder 950 927,39 Frcs. weniger als 1895 in Anspruch genommen werden. Im Verhältniss zum Vorjahre sind die Einnahmen um 1 223 176,48 Frcs., aber die Betriebsausgaben um 2 299 793,70 Frcs. zurückgegangen und demnach der Ueberschuss um 1076617,22 Frcs. gestiegen. Der Rückgang der Einnahmen entfällt ausschliesslich auf den Weinverkehr, der unter einer geringen Ernte litt; da andere Verkehrsarten eine Zunahme aufwiesen und die Weinernte 1896 gut und reichlich war, so steht zu erwarten, dass die zum ersten Mal seit 1892 unterbrochene Einnahmesteigerung wieder ihren Fortgang nehmen werde. Die am 6. April d. J. abgehaltene Hauptversammlung hat den Geschäftsbericht genehmigt, den Gewinn auf 50 Frcs festgesetzt und den am 30. Mai 1896 mit dem Staate vereinbarten, durch Gesetz vom 12. März d. J. bestätigten Vertrag mit dem Staate, betreffend die an ihn zu leistenden Vorschüsse, genehmigt.

Departements-Eisenbahngesellschaft 1896.

Die Gesellschaft hatte 1896 einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre eine Einnahme von 3 675 517,23 Frcs.; davon verzehrten die Zinsen der Schuldverschreibungen 1 970 627,50 Frcs., Bankgebühren und Kursverluste 6 867,79 Frcs. und Hinterlegungsgebühren für Bürgschaftssummen 1 143,47 Frcs. Von den verbleibenden 1 696 878,47 Frcs. flossen 83 625,06 Frcs. in die gesetzlichen Rücklagen, 400 000 Frcs. in die besonderen Rücklagen, je 17,50 Frcs. Gewinn wurden an die Antheilscheine vertheilt und 12 255,70 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Schmalspurbahnen von St. Etienne, Firminy und Rive de Gier 1896.

Die Gesellschaft hatte 1896 aus dem Betriebe eine Einnahme von 1 289 661,95 Frcs., aus anderen Quellen eine solche von 9 812,60 Frcs. Von der 1 299 474,55 Frcs. betragenden Gesammteinnahme verzehrten die Verwaltungs- und Betriebskosten 844 654,50 Frcs. und sonstige Lasten 156 626,97 Frcs. Es verblieben 298 193,08 Frcs., von denen zunächst 14 909,65 Frcs. in die Rücklagen flossen. Der Rest von 283 283,43 Frcs. hätte die Vertheilung eines Gewinnes von 23,60 Frcs. für den Antheilschein gestattet. Die am 31. März abgehaltene Hauptversammlung hat aber beschlossen, 25 Frcs. Gewinn zu vertheilen und den fehlenden Betrag von 16 716,57 Frcs. dem Uebertrag aus früheren Jahren, der sich nun auf 75 298,56 Frcs. ermässigt, zu entnehmen.

Gewinne für 1896.

1. Der Verwaltungsrath der Nordbahn hat am 26. März d. J. beschlossen, einen Gewinn von 62 Frcs. vorzuschlagen.
2. Der Verwaltungsrath der Ostbahn hat am 24. März d. J. beschlossen, einen Gewinn von 35,50 Frcs. vorzuschlagen.
3. Die am 30. März d. J. abgehaltene Hauptversammlung der Orléansbahn hat die Vertheilung eines Gewinnes von 58,50 Frcs. beschlossen.
4. Die am 30. März d. J. abgehaltene Hauptversammlung der Allgemeinen Pariser Omnibusgesellschaft hat den Gewinn auf 55 Frcs. festgesetzt.
5. Die Hauptversammlung der Neuen Strassenbahngesellschaft von Roubaix und Tourcoing hat am 28. März d. J. den Gewinn auf 30 Frcs. festgesetzt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 6. Juni d. J. ab verkehren die Züge 645 und 646 Sonn- und Festtags je 2 Stunden 25 Minuten später, d. h. Zug 645 ab Lindenau-Friedrichshall 6.20, an Hildburghausen 8.21 und Zug 646 ab Hildburghausen 9.25, an Lindenau-Friedrichshall 11.25 Nachm.

Vom 15. Juni d. J. ab verkehren die Züge 531 Rodach-Coburg und 501 Lauscha-Coburg behufs Erleichterung des Besuchs der Coburger Schulen 10 Minuten früher, d. h. Zug 531 ab Rodach 5.53, an Coburg 6.45 und Zug 501 ab Lauscha 4.56, an Coburg 6.48 Vorm. Infolge dessen muss auch der Zug 502 und zwar ab Coburg 5.35, an Sonneberg 6.27 (d. h. 10 Minuten früher) und ab Sonneberg 6.40, an Lauscha 7.54 (d. h. 6 Minuten früher) verkehren.

Erfurt, im Juni 1897. (1236)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Priv. Oesterreichisch - Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. Infolge Hochwasser war der Güterzugsverkehr nach der diesseitigen Station Schönpriesen Umschlagplatz vom 18. bis inkl. 22. Mai l. J. eingestellt.

Wien, am 31. Mai 1897. (1237)

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Theil II Heft 1. Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. gelangt zwischen Station Lettowitz-Staatseisenbahngesellschaft und Station Saarau für Güter des Spezialtarifs II dieses Verbandes der direkte Frachtsatz von 119 ₰ zur Einführung.

Breslau, den 31. Mai 1897. (1238)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Das seit dem 1. Juni 1896 in Geltung stehende Heft 2 des Theiles II der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife, enthaltend besondere Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen und dergl. von Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Elberfeld, Essen und Köln, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und der Oberhessischen Eisenbahn nach Stationen der

erste Abtheilung des Tarifheftes:
Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnen und der Gotthardbahn,
zweite Abtheilung des Tarifheftes:
Ostschweizerischen Eisenbahnen

wird am 5. Juni d. J. aufgehoben. Als Ersatz dafür wird an diesem Tage ein neues Tarifheft 2 in Kraft treten, welches in die gleichen Abtheilungen zerfällt wie das alte. Verkaufspreis: 1. Abth. 50 ₰, 2. Abth. 60 ₰.

Der neue Tarif bringt sehr erhebliche Frachtermässigungen und daneben eine Ausdehnung des direkten Kohlenverkehrs durch Einbeziehung der Kohlenversandplätze Haspe, Piesberg und Sterkrade und einer Anzahl neueröffneter Schweizerischer Stationen. Dagegen werden die bisherigen direkten Frachtsätze für den Verkehr von der Station Ueberruhr ohne Ersatz aufgehoben; dieselben bleiben noch bis Ende August d. J. in Kraft.

Karlsruhe, den 29. Mai 1897. (1239)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Brennstoffe. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird die Station Hettstedt als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 (für Brennstoffe) der Staatsbahn-Gütertarife aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Halle a/Saale, den 29. Mai 1897. (1240)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen
Königlichen Eisenbahndirektionen.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird bei Getreidesendungen, die über Warschau, Koluszki oder Dombrowa von einer breitspurigen, Russischen Bahn in Sosnowice W. W. eingehen und von dort nach Deutschen Stationen weiterbefördert werden, die Grenzübergabegebühr in Sosnowice W. W. nicht erhoben.

Bromberg, den 28. Mai 1897. (1241)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Für Kohlensendungen aus der Concordiagrube bei Ludwigsglück nach der Koksanstalt „Glückauf“ bei Zabrze kommt bis auf weiteres der jeweilige Frachtsatz des Anhangs zum Gruppentarif II von Ludwigsglück nach Zabrze Koksanstalt zur Anwendung.

Kattowitz, den 29. Mai 1897. (1242)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Für den „Alfredschacht der Karolinegrube“ gelten in vorbezeichnetem Verkehre die Frachtsätze von Karolinegrube O. S. E. Es ist demnach Alfredschacht der Karolinegrube von Seite 12 lfd. Nr. 32 (Karolinegrube R. O. U. E. usw.) auf Seite 11 unter lfd. Nr. 31 (Karolinegrube O. S. E. usw.) zu übertragen. Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. Juli d. J. in Geltung.

Kattowitz, den 31. Mai 1897. (1243)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. tritt eine weitere Ergänzung des Ausnahmetarifs 2 für Düngemittel usw. (Rohstofftarifs), sowie ein neuer Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen- und Braunkohlenbrikets in Kraft. Das Nähere ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 31. Mai 1897. (1244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. sind für den

Verkehr Basel Bad. Bhf. und Waldshut-Ostschweiz neue Gütertarife erschienen. Dieselben enthalten die Taxen für die an den neu eröffneten Linien Schaffhausen-Eglisau und Thalweil-Zug gelegenen Stationen, sowie für eine Anzahl weiterer Stationen die infolge dieser Eröffnung eingetretenen Ermässigungen.

Die Tarife können zum Einzelpreis von 40 ₰ von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 31. Mai 1897. (1245)
Generaldirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Januar 1893 für die Beförderung von Steinkohlen und Koks von Rheinisch-Westfälischen nach Stationen der Luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn. Für Koks zum Hochofenbetrieb nach Station Differdingen der Prinz-Heinrich-Bahn treten am 15. Juni d. J. Ausnahmetarife in Kraft. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 1. Juni 1897. (1246)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 15. Juni 1897 tritt der Nachtrag III zum Tarif, Theil II, Heft 3 vom 1. April 1895 in Kraft.

Er enthält neue erhöhte Frachtsätze für die Ausnahmetarife 3 (Ackergeräthe) und 16 (Möbel, Abtheilung 2a), Aufnahme neuer Stationen in den Verbandstarif. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 1. August 1897 gültig. Auskunft ertheilen die Endverwaltungen. Preis 10 ₰.

Köln, den 29. Mai 1897. (1247)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. kommen die Nachträge XIX zum Tarifhefte 1 und XXV zum Tarifhefte 2 zur Einführung. Sie enthalten u. a. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie der Stations- und Ausnahmetarife. Abzüge hiervon sind durch die betheiligten Güterverwaltungen zu erlangen.

Dresden, am 29. Mai 1897. (1248)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Main-Neckarbahn-Hessischen Gütertarif vom 1. Oktober 1889 sind die Stationen der neu eröffneten Strecken Bodenheim-Alzey und Osthofen-Gau-Odernheim in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Steine des Sp.-T. III einbezogen worden.

Mainz, den 2. Juni 1897. (1249)
Königlich Preussische und Grossherzoglich
Hessische Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten zum Heft A, I. Abtheilung, vom Theile II des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 folgende Frachtsätze in Kraft:

Zum Ausnahmetarif 11 für Sand:

Herzogenrath - Hemixem (über Bleyberg)	4,76 Frcs.
Herzogenrath - Hoboken (über Bleyberg)	4,78 „

Zum Ausnahmetarif 24 für Gastheer:

Brebach - Selzaete (über Bettingen)	9,89 Frcs.

In dem Ausnahmetarif 26 für Backsteine und feuerfeste Steine im Anhang zum Hefte A des oben bezeichneten Tarifs werden mit dem gleichen Tage die Frachtsätze Rothe Erde-Antwerpen (Bassins et Entrepôt) transit und Antwerpen (Sud-Quais) transit von 5,34 auf 4,77 Frcs. und Eschweiler Thal-Antwerpen (Bassins et Entrepôt) transit und Antwerpen (Sud-Quais) transit von 5,12 auf 5,11 Frcs. ermässigt, dagegen mit Gültigkeit vom 16. Juli d. J. der Frachtsatz Mehlem-Antwerpen (Bassins et Entrepôt) transit und Antwerpen (Sud-Quais) transit von 7,52 auf 7,53 Frcs. erhöht.

Köln, den 29. Mai 1897. (1251)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Für Thonröhren, glasirte (Steinzeugröhren) gelangen vom 15. Juni l. J. ab an Stelle der im Nachtrag III Seite 10 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 42 die im Haupttarife enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Anwendung.

Breslau, den 29. Mai 1897. (1252)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr. (Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Getreidesendungen von Ungarischen Stationen nach Genf transit). Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1897 tritt im obbezeichneten Verkehre zum Ausnahmetarife vom 1. August 1896 für die Beförderung von Getreide der Nachtrag I in Wirksamkeit.

Derselbe enthält unter anderem Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen der Tariftabellen und des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Cts. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 30. Mai 1897. (1253)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juni d. J. ab werden die im Niederdeutschen Verbande für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II über die Deutschen Ostseehäfen nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmefrachtsätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt. Das Waarenverzeichniss des Seehafenausnahmetarifs E in dem Gütertarife für den vorgenannten Verband erhält demzufolge vom 1. Juni d. J. ab im Abschnitt II die folgende Fassung:

II.

a)

1. Eisen und Stahl, wie im Spezialtarif II des Deutschen Gütertarifs genannt.
2. Folgende Gegenstände des Spezialtarifs I: Eisen- und Stahldraht auch verkupfert, verpackt, Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile; Niete; Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben; Schiffsrippen; Nägel; Ketten;

b)

Die hierneben unter II a genannten Gegenstände und von solchen des Spezialtarifs I noch: Wagenachsen, Kochherdplatten und Springfedern, sämmtlich im Falle der Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern**)

**) Einschliesslich der Deutschen überseeischen Kolonien.

Die betheiligten Dienststellen geben auf Befragen nähere Auskunft.

Hannover, den 31. Mai 1897. (1250)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Für die Französisch-Englisch-Niederländisch - Belgisch - Luxemburgisch-Deutsch-Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischen Rundreiseverkehre tritt am 1. Juni d. J. — unter Aufhebung des für dieselben seither bestandenen Tarifs vom 1. Mai 1896 nebst Nachtrag I — ein neuer Tarif in Geltung.

Strassburg, den 26. Mai 1897. (1254)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. Juli d. J. tritt der Nachtrag 15 zum Staatsbahnpersonentarif Theil II — Preistafeln — für den Direktionsbezirk Elberfeld in Kraft. Derselbe enthält:

a) die seit Herausgabe des Nachtrags 14 auf dem Verfügungswege eingeführten Tarifsätze und Tarifänderungen,
b) Tarifsätze, welche am 15. Juli d. J. zur Einführung kommen,
c) Tarifsätze für die neue Bahnstrecke Remscheid-Solingen und darüber hinaus, gültig vom Tage der Eröffnung dieser Strecke.

Mit Einführung der Tarifsätze zu c treten im Verkehr zwischen Stationen der Strecken Ronsdorf - Lennep - Radevormwald/Dahlhausen a. d. Wupper einerseits, Mülheim a. Rh. und darüber hinaus gelegenen Stationen andererseits über Burscheid infolge Neuberechnung der Fahrpreise usw. und Erweiterung der Gültigkeit der Fahrkarten in einzelnen Stationsverbindungen und Klassen Preiserhöhungen bis zu 20 ₰ ein. Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau hier.

Elberfeld, 2. Juni 1897. (1255)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 15. Mai d. J. eintretende Verlängerung der Geltungsdauer der gewöhnlichen Rückfahrkarten auf den Strecken der Preussischen Staatseisenbahnen und des Direktionsbezirks Mainz bis zum 10. Juni d. J. wird bis Sonntag, den 13. Juni d. J. ausgedehnt.

Inwieweit die Verlängerung auch im Verkehr mit anderen Bahnen eintritt, ist bei den Fahrkarten - Ausgabestellen zu erfahren.

Erfurt, den 2. Juni 1897. (1256)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens sämmtlicher Preussischer Staatsbahnen und der Preussisch-Hessischen Staatsbahn.

Nachtrag I zum Theil II des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs für den Direktionsbezirk Breslau. Mit dem 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag I zum Theil II des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs für den Direktionsbezirk Breslau in Kraft.

Die in demselben aufgenommenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Breslau, den 25. Mai 1897. (1257)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Juli d. J. wird die Station Hagen-Eckesey unter Aufhebung der bestehenden Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen. Von dem genannten Tage ab wird die Station Hagen-Eckesey nur noch dem Güterverkehr dienen.

Elberfeld, den 31. Mai 1897. (1258)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Generalversammlungen.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Die Genossenschaftsmitglieder werden zu der diesjährigen

am Freitag, den 25. Juni 1897, Vormittags $9^1/_2$ Uhr, zu Harzburg im Kurhause

stattfindenden ordentlichen Genossenschaftsversammlung gemäss § 6 des revidirten Statuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

1. Geschäftsbericht des Vorstandes.
2. Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung für 1896.
3. Voranschlag für 1898.
4. Ausscheiden der Hessischen Ludwigsbahn; Vermögensauseinandersetzung mit der Königl. und Grossherzogl. Eisenbahndirektion in Mainz.
5. Neuwahl von Vorstandsmitgliedern.
6. Neuwahl von Schiedsgerichtsbeisitzern.
7. Neuwahl des Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung für 1897.
8. Mittheilungen.

Lübeck, den 31. Mai 1897. (1259)

Der Genossenschaftsvorstand.
von Alvensleben.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstätten Mainz-Neuthor und Darmstadt, sowie die in dem Oberbaumagazin Mainz-Neuthor lagernden und zu besichtigenden Altmaterialien, wie Eisenbleche, Kesselbleche, Schmiedeschrott, Gussschrott, Radreife, Siederohre, Kupfer-, Messing-, Rothguss-, Weissmetall- und sonstige Metallabfälle, sowie Eisenschienen, Stahlschienen und sonstiges Kleineisenzeug, sollen verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau hier zu beziehen.

Eröffnung der Gebote am Dienstag, den 15. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Mainz, den 19. Mai 1897. (1260)

Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Niederländische Staatseisenbahnen. Verkauf von ausrangirten Wagen und Radsätzen. Ein Bahnpostwagen, 7 Gepäckwagen, 20 bedeckte und 2 offene Güterwagen nebst einem Plattformwagen und einem bedeckten Viehwagen und 35 Radsätze sollen durch öffentliche Submission verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind auf postfreie Anfrage an die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen (Maschinen- und Wagenverwaltung) in Utrecht unentgeltlich zu erhalten. Die Submissionszettel müssen bis zum 21. Juni 1897, Vormittags 12 Uhr, an die Adresse der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, Centraler Dienst I. Abtheilung eingereicht sein. (1261)

7. Offene Stellen.

Ein im Stations- und Abfertigungsdienste ausgebildeter **Stations-Diätar** wird zum möglichst sofortigen Dienstantritt gesucht. Meldungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften, Angabe der Kautionsfähigkeit, der Gehaltsansprüche und der Zeit, zu welcher der Dienstantritt erfolgen könnte, sind an die Direktion der Cronberger Eisenbahn in Cronberg im Taunus zu richten. (1262)

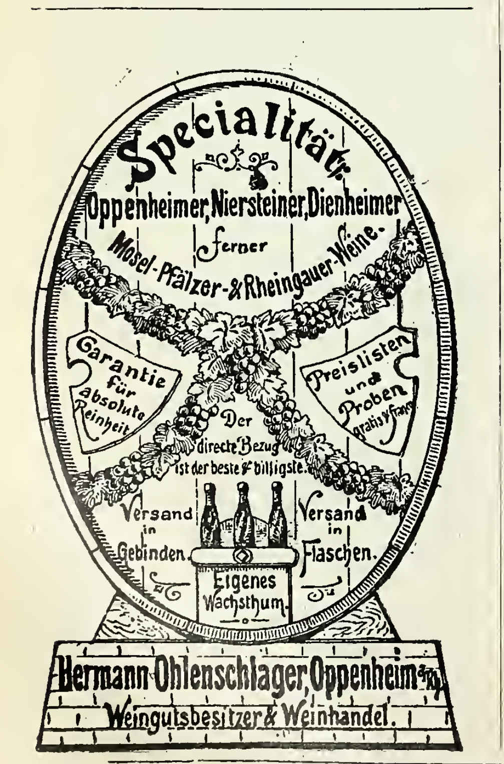
Betriebsdirektor

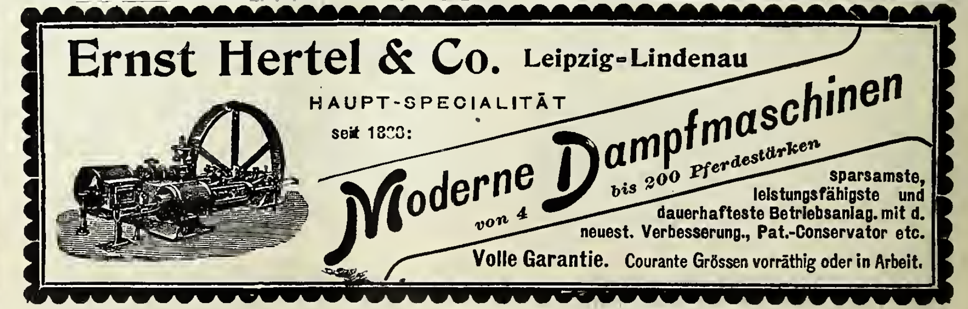
für eine Nebenbahn wird gesucht.

Derselbe hat neben der verantwortlichen Leitung sowie Ueberwachung des Betriebes und der Bahnunterhaltung auch die diesbezüglichen Schriftwechsel mit den Königlichen Aufsichtsbehörden etc. zu führen, auch muss er die kommerziellen Interessen des Bahnunternehmens zu wahren verstehen.

Qualifizirte Bewerber wollen ihre Meldungen unter Beifügung von Zeugnissabschriften und Beschäftigungsnachweisen sowie Angabe der Gehaltsansprüche unter **A. S. Zahl 200** an die Expedition einreichen. (1263

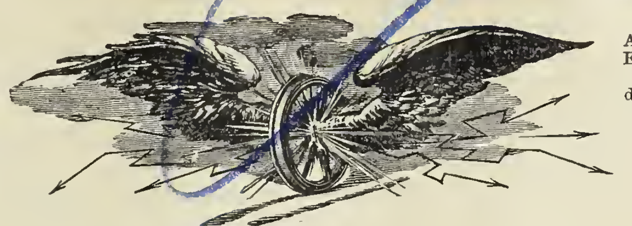
Nichtamtliche Bekanntmachungen.





Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 45. Zeitung des Vereins 1897.



Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Siebenunddreissigster Jahrgang.
Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. Juni 1897.

Zur Nachricht: Sämmtliche für die Redaktion bestimmte Sendungen (auch Manuskripte) sind bis auf weiteres unter der Adresse: An die Redaktion der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzusenden.

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Beförderung von landwirthschaftlichen Markterzeugnissen in England.

Von Regierungsrath **Altmann** in **Köln**.

Ein in der „Neuen Preussischen (Kreuz-) Zeitung“ zu Berlin — Nr. 284 vom 19. Juni 1896 — unter der Aufschrift: „Eisenbahn und Landwirthschaft“ erschienener Aufsatz bezeichnet es, davon ausgehend, dass es neuerdings den Preussischen Verwaltungsorganen zur Pflicht gemacht sei, den Bedarf an landwirthschaftlichen Erzeugnissen thunlichst unmittelbar von den Erzeugern zu erwerben, insbesondere unmittelbare Beziehungen zu den bestehenden Verkaufsgenossenschaften anzuknüpfen und die Bildung von solchen Vereinigungen durch Berücksichtigung bei der Vergebung von Lieferungen zu fördern, als eine Aufgabe der Staatseisenbahn-Verwaltung, durch geeignete Einrichtungen die landwirthschaftlichen Erzeuger mit den städtischen Verbrauchern in unmittelbare Verbindung zu bringen. Es wird hierbei auf das Vorgehen der Englischen Ostbahn (Great Eastern Railway) hingewiesen, welche aus Anlass der Wahrnehmung, das der Rückgang der Landwirthschaft eine Verminderung des Güterverkehrs zur Folge gehabt, alle anwohnenden Farmer innerhalb ihres Verkehrsgebietes aufgefordert habe, bei der nächsten Station anzumelden, für welche Gattung und für welche Menge von landwirthschaftlichen Erzeugnissen sie regelmässige unmittelbare Abnehmer zu haben wünschten. Nachdem die meisten Farmer dieser Aufforderung entsprochen, habe die Gesellschaft in London und in anderen grösseren Städten Tausende Listen der Anmelder vertheilen lassen und dadurch in Verbindung mit der Einführung ermässigter Frachtsätze in Höhe von 33 ₰ für je 20 Pfund Gewicht ohne Unterschied der Entfernung und von 1 sh. für das Höchstgewicht von 60 Pfund einschliesslich der Zustellung in das Haus erreicht, dass sich bald der angestrebte unmittelbare Verkehr zum Vortheil aller Theile entwickelt habe und bereits über 2 000 Farmer auf diese Weise täglich oder wöchentlich in unmittelbaren Verkehr mit den städtischen Verbrauchern getreten seien. Versandt würden hauptsächlich Butter, Käse, Eier, Ge-

flügel, Fische, Honig, Früchte, Kartoffeln, Blumen u. dergl.; die Beförderung geschähe mit Eilzug, so dass die Erzeugnisse in frischem Zustande an die Verbraucher gelangten. Bei diesem System, dem bereits andere Gesellschaften zu folgen die Absicht hätten, könne der städtische Verbraucher für bessere Waaren bessere Preise zahlen; der Zwischenhändler falle fort, dagegen gewinne die Eisenbahn durch die Steigerung des Verkehrs. Auch in Deutschland bestehe das Bedürfniss nach einer solchen unmittelbaren Verbindung zwischen dem landwirthschaftlichen Erzeuger und dem städtischen Verbraucher unter Ausscheidung des Zwischenhandels. Die Eisenbahn könne eine bedeutende und gemeinnützige Thätigkeit ausüben, wenn sie hierbei nach dem Vorbilde der Englischen Ostbahn als Vermittlerin mitwirken und unter Aufgabe einer vom sozialpolitischen Standpunkte unhaltbaren Tarifpolitik, welche die grossen Verfrachter und mit ihnen die Spediteure, also eine Zwischenhand, begünstige, billige Tarife auch für kleine Sendungen herstellen wollte.

Es ist zunächst von Interesse gewesen, auf die Quellen zurückzugehen, aus denen die mitgetheilten Anregungen und Vorschläge geschöpft sind. In den Londoner „The Railway News" — Nr. 1663 des Jahrgangs 1895 — wird unter der Aufschrift „Railway and the farmers" („Eisenbahn und Landwirthe") über Verhandlungen berichtet, welche zwischen der Great Eastern Railway und bedeutenden Landwirthen ihres Bezirks zwecks Förderung der landwirthschaftlichen Interessen durch die Eisenbahn geführt worden sind. Hierbei ist als besonders wirksam eine neue, vorerst nur versuchsweise vom 1. Dezember 1895 ab eingerichtete Beförderung landwirthschaftlicher Erzeugnisse von 98 Stationen der bezeichneten Bahn nach London und Vorstadtstationen mittelst Personenzügen und zu ermässigten Frachtsätzen hervorgehoben. Diese betragen:

4 d. für je 20 lbs. als Mindestgebühr und 1 d. für je weitere 5 lbs. oder einen Theil hiervon bis zu 60 lbs., einschliesslich der Zustellung innerhalb der üblichen Grenzen.*)

Ihre Anwendung ist aber an die Bedingung geknüpft, dass

1. die Erzeugnisse in auf den Stationen käuflich erhältlichen oder gleichartigen Kisten verpackt;
2. die Kisten mit Nägeln, nicht mit Stricken oder Leinen verschlossen werden;
3. die Beförderung auf Gefahr des Eigenthümers (at owners risk) und unter Vorausbezahlung mit auf den Stationen käuflichen Freimarken (parcels stamps) geschieht;
4. die Kisten nicht mehr als 60 lbs. wiegen.

Erläutert und begründet ist dieses „box"-System damit, dass die Eisenbahn leichter und wirthschaftlicher mit gleichartigen Kisten, als mit solchen oder Körben verschiedener Gestalt und Grösse umgehen könne. Während beispielsweise ein mit Henkel versehener Korb insofern Schwierigkeiten biete, als es nicht möglich sei, auf ihn andere Stücke zu stellen, gestatte die Verwendung von Kisten gleicher Gestalt und mit Nagelverschluss eine bessere und schnellere Verladung, insbesondere eine zweckmässigere Raumausnutzung. Ein weiterer Vortheil liege in der Möglichkeit, die Kisten zu einem so billigen Preise zu erhalten, dass, während sie vollständig für einen eintägigen Transport ausreichten, ihre Rückbeförderung sich nicht verlohne. Auf diese Weise werde auch dem System „of returned empties" (der leeren Retoursendungen) ein Ende bereitet, welches nicht nur den Nutzen des Absenders geschmälert, sondern auch der Eisenbahn eine grosse und uneinträgliche Last verursacht habe.

Die von der Gesellschaft beschafften Kisten seien in 6 Mustern vorräthig, über welche unter beispielsweiser Anführung des Inhalts nachstehende Angaben gemacht werden:

1. Grösse: Länge $10^3/_4$ Zoll; Breite $7^1/_2$ Zoll; Tiefe 3 Zoll; Preis $1^1/_2$ d.; Gewicht, leer 1 Pfund 2 Loth, gefüllt 7 Pfund; Inhalt: 1 Hühnchen, 1 Dutzend Hühnereier, 1 Pfund Butter.
2. Grösse: Länge 12, Breite 9, Tiefe $4^1/_2$ Zoll; Preis 2 d.; Gewicht, leer 2 Pfund 2 Loth, gefüllt $16^1/_2$ Pfund; Inhalt: 1 Paar Tauben, 1 Paar Enten, 1 Dutzend Hühnereier, 1 Pfund Butter, 1 Pfund Honig.
3. Grösse: Länge $15^1/_4$, Breite $10^3/_4$, Tiefe 5 Zoll; Preis $2^1/_2$ d.; Gewicht, leer 2 Pfund 14 Loth, gefüllt 25 Pfund; Inhalt: 1 Gans, 1 Huhn, 1 Paar Tauben, 1 Dutzend Hühnereier,

Tafel I.

Gegenüberstellung der Englischen und Deutschen Frachten für die nach

Vorbemerkungen: 1 Englisches Pfund (lb.) = 0,45 kg; 1 d. = 8,5 ₰. — Das Postbestellgeld für Köln beträgt

	Gewicht		Englische Bahnfracht einschliesslich Zustellung		Deutscher Postpacket-Tarif**) Zone 1	2	3	4	5	6	Postamtliche Bestellgebühr für Köln	Fracht für Gepäck ohne Lösung von Fahrkarten — Entfernungen in Kilometern							
	Englisches	Deutsches			bis 10 Meilen = 74 km	bis 20 Meilen = 148 km	bis 50 Meilen = 370 km	bis 100 Meilen = 740 km	bis 150 Meilen = 1 110 km	über 150 Meilen = über 1 110 km		10	20	30	40	50	60	70	80
	lb.	kg	d.	₰	Pfennig						₰	Pfennig							
	20	9	4	34	45	90	130	170	210	250	20	50	50	50	50	50	60	70	80
	25	11,3	5	43	60	120	190	260	330	400	20	50	50	50	50	50	60	70	80
	30	13,5	6	51	70	140	230	320	410	500	20	50	50	50	50	50	60	70	80
	35	15,8	7	60	80	160	270	380	490	600	20	50	50	50	50	50	60	70	80
	40	18	8	68	90	180	310	440	570	700	20	50	50	50	50	50	60	70	80
	45	20,3	9	77	105	210	370	530	690	850	20	50	50	50	60	75	90	105	120
	50	22,5	10	85	115	230	410	590	770	950	20	50	50	50	60	75	90	105	120
	55	24,8	11	94	125	250	450	650	850	1 050	20	50	50	50	60	75	90	105	120
	60	27	12	102	135	270	490	710	930	1 150	20	50	50	50	60	75	90	105	120
Hiernach kosten:																			
Muster 1	7	3,2	4	34	25	50	50	50	50	50	15	50	50	50	50	50	60	70	80
„ 2	$16^1/_2$	7,4	4	34	40	80	110	140	170	200	20	50	50	50	50	50	60	70	80
„ 3	25	11,3	5	43	60	120	190	260	330	400	20	50	50	50	50	50	60	70	80
„ 4	32	14,4	7	60	75	150	250	350	450	550	20	50	50	50	50	50	60	70	80
„ 5	$39^1/_2$	17,8	8	68	90	180	310	440	570	700	20	50	50	50	50	50	60	70	80
„ 6	60	27	12	102	135	270	490	710	930	1 150	20	50	50	50	60	75	90	105	120

*) 1 Englisches Pfund (lb.) = 0,45 kg. — 1 d. = 8,5 ₰.

**) 1 geographische Meile = 7,4 km. Mindestgebühr bei Beförderung in Schnellzügen 1 ℳ. Schnellzuggut das Doppelte der Eilgutfracht, mindestens 1 ℳ.

1 Dutzend Enteneier, 1 Topf geronnene Sahne, 1 Pfund Honig, 1 Pfund Butter.

4. Grösse: Länge $16^3/_4$, Breite $11^1/_2$, Tiefe $5^1/_2$ Zoll; Preis 3 d.; Gewicht, leer 3 Pfund 6 Loth, gefüllt 32 Pfund; Inhalt: 1 Truthahn, 1 Paar Enten, 1 Paar Tauben, 1 Topf Sahne, 1 Dutzend Hühnereier, 3 Pfund Butter, 1 Pfund Aepfel, 1 Pfund Honig.
5. Grösse: Länge $18^1/_2$, Breite 13, Tiefe 6 Zoll; Preis 4 d.; Gewicht, leer 4 Pfund 3 Loth, gefüllt $39^1/_2$ Pfund; Inhalt: 1 Truthahn, 1 Gans, 2 Paar Tauben, 1 Dutzend Enteneier, 1 Dutzend Hühnereier, 1 Topf geronnene Sahne, 1 Topf Sahne, 2 Pfund Butter, 1 Pfund Honig, 2 Pfund Aepfel.
6. Grösse: Länge $21^3/_4$, Breite 14, Tiefe 7 Zoll; Preis 5 d.; Gewicht, leer 6 Pfund 6 Loth, gefüllt 60 Pfund; Inhalt: 1 Truthahn, 1 Gans, 1 Paar Hühner, 1 Paar Enten, 1 Paar Tauben, 1 Topf geronnene Sahne, 1 Topf Sahne, 1 Pfund Honig, 1 Dutzend Enteneier, 1 Dutzend Hühnereier, 3 Pfund Butter, 2 Pfund Aepfel.

Während nach dem neuen System eine Normalkiste im Gewicht von 60 Pfund von einem Landwirth der östlichen Grafschaften an einen Kunden in London für eine Fracht von 1 sh.*) einschliesslich der Zustellung geliefert werden könne, würden nach den bestehenden Tarifen 2 sh. 6 d.**) zu zahlen sein. Dagegen sei es mehr Sache der Landwirthe, als der Eisenbahn, die weitere Frage zu lösen, wie der Produzent in Verbindung mit den Konsumenten zu bringen und eine bessere Organisation unter den Landwirthen selbst durch Errichtung von Centralstellen sowohl für die Ansammlung der Produkte in den landwirthschaftlichen Bezirken, als auch für ihre Vertheilung in London herzustellen sei.

Weitere Mittheilungen in den „Railway News" weisen darauf hin, dass zur Unterstützung der inländischen Landwirthschaft von verschiedenen Englischen Eisenbahnen eine Reihe sonstiger, namentlich tarifarischer Maassnahmen getroffen oder erwogen sei, wobei das Bestreben der einzelnen Gesellschaften hervortritt, ihr Interesse an der Landwirthschaft besonders zu bethätigen und hierin in der öffentlichen Meinung nicht gegen andere Unternehmungen zurückzustehen.

Bei den durch den Verfasser unter Theilnahme des Verkehrsinspektors Wiefels in Crefeld Ende September vorigen Jahres vorgenommenen örtlichen Erhebungen, welche wegen der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit auf die Einrichtungen der Great Eastern Railway beschränkt werden mussten, fand sich, dass das dargestellte „box"-System derzeit im ganzen Bereich der Great Eastern Railway mit Ausnahme von zwei, demnächst gleichfalls einzubeziehenden Stationen durchgeführt ist. Hiernach werden also landwirthschaftliche und gärtnerische Markterzeugnisse (farm and market garden produce) von den Stationen der Great Eastern Railway nach London und den Vorortstationen der Gesellschaft ohne Rücksicht auf die Entfernung mit Personenzug zu 4 d. für 20 lbs. und 1 d. für jede weitere 5 lbs. oder einen Theil davon bis zu 60 lbs. einschliesslich der Zustellung in das Haus bei Aufgabe in den vorgeschriebenen Kisten und Vorausbezahlung der Fracht befördert. Zur Zeit kommt als weiteste Entfernung eine solche von $128^1/_2$ Miles (205,6 km) in Betracht. Die gewöhnlichen Zustellungsgrenzen bilden sich durch einen Kreis von etwa $1^1/_2$ Miles (2,4 km) Radius um jede Londoner und Vorstadtstation. Ausserhalb dieser Grenzen ist die Zustellung, die dann durch Vermittelung eines Privatinstituts bewirkt wird, gebührenpflichtig. Bei der gedrängten Lage der Stationen ist aber für den sich ausschliesslich nach London bewegenden Verkehr mit einer gebührenpflichtigen Zustellung nicht zu rechnen.

Die Tafel I ergibt die neuen Taxen für die Gewichte von 20 bis 60 lbs. und die auf dieser Grundlage berechnete Fracht für die verschiedenen 6 Arten der Normalkisten. Die Gegenüberstellung mit dem Post-Packettarif für das Reichs-Postgebiet sowie mit den Preussischen Eisenbahnfrachten für Gepäck ohne Lösung von Fahrkarten und für Eilgut zeigt, dass die Englische Fracht für landwirthschaftliche Marktprodukte nach dem Kisten- (box-) System durchweg niedriger ist, als die Deutsche Post-Packetfracht, zu welcher noch das Bestellgeld tritt. Beim Vergleich mit den Deutschen Eisenbahnfrachten ist die Ein-

Tafel I.

dem box-System abgefertigten Sendungen von 20 bis 60 Englischen Pfund.
bis 5 kg = 15 ₰, über 5 kg = 20 ₰. — Das Rollgeld beträgt für Köln 100 kg = 30 ₰, Mindestgebühr = 15 ₰.

Fracht für Gepäck ohne Lösung von Fahrkarten						Eilgutfracht														Gewöhnliche Fracht														Rollgeld des bahnamtlichen Rollfuhrmanns
Entfernungen in Kilometern						Entfernungen in Kilometern														Entfernungen in Kilometern														
90	100	120	150	200	250	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	120	150	200	250	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	120	150	200	250	
Pfennig						Pfennig														Pfennig														₰
90	100	120	150	200	250	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	40	50	60	15
90	100	120	150	200	250	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	40	50	60	15
90	100	120	150	200	250	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	40	50	60	15
90	100	120	150	200	250	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	40	50	60	15
90	100	120	150	200	250	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	40	50	60	15
135	150	180	225	300	375	50	50	50	50	50	50	60	60	70	80	90	110	140	180	30	30	30	30	30	30	30	30	40	40	50	60	70	90	15
135	150	180	225	300	375	50	50	50	50	50	50	60	60	70	80	90	110	140	180	30	30	30	30	30	30	30	30	40	40	50	60	70	90	15
135	150	180	225	300	375	50	50	50	50	50	50	60	60	70	80	90	110	140	180	30	30	30	30	30	30	30	30	40	40	50	60	70	90	15
135	150	180	225	300	375	50	50	50	50	50	50	60	60	70	80	90	110	140	180	30	30	30	30	30	30	30	30	40	40	50	60	70	90	15
Hiernach kosten:																																		
90	100	120	150	200	250	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	40	50	60	15
90	100	120	150	200	250	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	40	50	60	15
90	100	120	150	200	250	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	40	50	60	15
90	100	120	150	200	250	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	40	50	60	15
90	100	120	150	200	250	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	40	50	60	15
135	150	180	225	300	375	50	50	50	50	50	50	60	60	70	80	90	110	140	180	30	30	30	30	30	30	30	30	40	40	50	60	70	90	15

*) 1 sh. = 1,02 ℳ.
**) 2 sh. 6 d. = 2,55 ℳ.

wirkung der für diese in den Tarifen festgesetzten Mindestbeträge zu berücksichtigen. Trotzdem ist schon die Preussische Eisenbahn-Gepäckfracht, allerdings nur auf kürzere Entfernungen, mehrfach niedriger, als die Englische box-Fracht. In noch grösserem Maasse gilt dies von der Eilgutfracht bis zu Entfernungen über 100 km. Soweit es sich um solche Lebensmittel handelt, welche auf den Preussischen Staatsbahnen mit den Personen- oder Eilgüterzügen zu den einfachen Frachtgutsätzen befördert werden, wird die Fracht für die Normalkisten in allen für deren Beförderung auf der Englischen Bahn in Betracht kommenden Entfernungen (205,6 km) durch die Deutschen Taxen, welche allerdings nicht die freie Zustellung in sich schliessen, unterboten, ausgenommen bei Gewichtsmengen bis zu 30 lbs. (13,5 kg) infolge des nach dem Deutschen Tarif zu Grunde zu legenden Mindestgewichts von 20 kg. Ein Vorzug der Englischen Beförderungsweise beruht jedoch, abgesehen davon, dass das Kisten- (box-) System einer grösseren Zahl von Gütern zu gute kommt, als die Vergünstigung der eilgutmässigen Beförderung für Frachtgüter auf den Preussischen Staatsbahnen, in der ungemein raschen Transportausführung, welche der Deutschen Schnellzugbeförderung vollständig gleich steht.

Die Normalkisten, deren Verwendung Bedingung für die Gewährung der ermässigten Fracht ist, sind je nach der Grösse zum Preise von $1^1/_2$ d. (13 ₰) bis 5 d. (43 ₰) auf den Stationen käuflich. Diese Beträge stellen die Selbstkosten dar und sind so niedrig bemessen, dass die Fracht für ihre Rücksendung nach gemachtem Gebrauch den Anschaffungspreis übersteigen würde. Den Versendern ist auch gestattet, die Kisten in der vorgeschriebenen Beschaffenheit anderweit zu beschaffen.

Die Bestimmung, dass die Beförderung der Normalkisten zu den ermässigten Taxen nur „at owners risk“ übernommen werde, hat die rechtliche Bedeutung und Wirkung, dass die Gesellschaft von jeder Haftung für Verlust, Beschädigung, unrichtige oder verzögerte Ablieferung befreit ist, sofern nicht eine böswillige Handlungsweise (wilful misconduct) der Organe der am Transport theilnehmenden Bahnen nachgewiesen wird. Es entspricht dies der Englischen Einrichtung, dass für verschiedene Güter zweierlei Taxen zur Verfügung stehen, die eine, wenn die Gesellschaft die gewöhnliche Haftung der Eisenbahnen tragen soll, die andere ermässigte, wenn nach Anerkenntniss des Versenders die Beförderung „at owners risk“ geschieht.

Die vorgeschriebene Frankatur der nur bis zum Gewicht von 60 lbs. zugelassenen Normalkisten ist mittelst — auf den Stationen käuflichen — „parcels stamps“ zu bewirken. Es sind dies Freimarken, welche in Stücken zu 1 d. bis 1 sh. ausgegeben und durch Aufkleben auf die Frachtstücke selbst verwendet werden. Ihre Entwerthung geschieht durch die Versandstation mittelst kreuzweisen Durchstreichens.

Die Bedingungen für die Gewährung der ermässigten Fracht bezwecken also neben der Einschränkung der Haftung die möglichste Erleichterung der Abfertigung. Dass jedoch in dieser Hinsicht die Aufgabe in Normalkisten gegenüber der Behandlung der „parcels“ (Personenzuggüter) im allgemeinen einen nennenswerthen Vortheil biete, konnte nicht bemerkt werden. Es liegt dies schon daran, dass die Beförderung der Kisten mit sämmtlichen Personenzügen stattfindet und bei deren sehr grosser Zahl sich stark vertheilt. Zur Zeit der örtlichen Feststellungen wurde der Versand solcher Kisten auf 5000 Stück für den Monat angegeben, ohne dass jedoch zuverlässige Unterlagen hierfür zur Verfügung standen. Auch seitens der Englischen Abfertigungsbeamten ist anerkannt worden, dass die Verwendung der Normalkisten gegenwärtig eine wirksame Erleichterung für die eisenbahnseitige Behandlung nicht gewähre, auch eine bessere Wagenausnutzung nicht zur Folge habe. Erst dann würde dies vielleicht der Fall sein, wenn der „box“-Verkehr mit der Zeit so zunähme, dass es möglich wäre, für diesen Zweck in bestimmte, auf sämmtlichen Stationen anhaltende Züge besondere Wagen einzustellen, die dann vermöge der hierauf berechneten Gestalt der Normalkisten die vollständigste Ausnutzung erfahren könnten. Eine derartige Ausdehnung der Einrichtung, welche jedenfalls bis jetzt den in dem Aufsatze der „Kreuzzeitung“ angegebenen Umfang nicht hat und auf den Verkehr nach London beschränkt ist, dürfte aber kaum zu erwarten sein.

Die Abfertigung der zur Beförderung mit den Personenzügen aufgelieferten Güter (parcels), zu denen die Normalkisten gehören, ist eine äusserst rasche und für die Versender bequeme. Die Annahme geschieht in London — beim „box“ System kommt nur Versand nach der Hauptstadt in Frage — bei den hierfür eingerichteten Abfertigungsstellen und bei zahlreichen städtischen Agenturen. Güter grosser Firmen werden kostenfrei abgeholt. Als Regel gilt, dass zur Aufgabe an die Bahn die an dem Gute angebrachte Bezeichnung des Versenders, des Empfängers und der Bestimmungsstation genügt. Ein vom Versender auszustellendes Beförderungsdokument, entsprechend dem Deutschen Frachtbriefe, besteht im Inlandsverkehr für die parcels nicht. Nur bei Auflieferung von Gütern, welche zu ermässigten Frachtsätzen „at owners risk“ befördert werden, hat der Versender eine „consignment note“ auszustellen, welche das von ihm zu vollziehende Anerkenntniss der beschränkten Haftung enthält. Auch die Hinterlegung eines Generalreverses dieses Inhalts ist gestattet.

Die Uebernahme der parcels findet nach den auf einer grösseren Station gemachten Wahrnehmungen in der Weise statt, dass ein Arbeiter die frankirten Sendungen mittelst einer auf dem Schaltertische angebrachten Zeigerwaage verwiegt, sodann auf der Adresse des Frachtstücks den ihm sofort von einem Kassenführer angegebenen Frankaturbetrag vermerkt und die Adresse mit seinem Namenszeichen versieht. Gleichzeitig trägt der Kassenführer die Frankosendungen in ein einfaches Buch ein, welches neben dem Namen des Absenders und der Bestimmungsstation den erhobenen Frankaturbetrag und die etwaige Nachnahme enthält. Die Auszahlung der Nachnahmen, welche nur in beschränkter Höhe zugelassen sind, erfolgt sogleich gegen Quittungsleistung in demselben Buch. Die unfrankirten Kolli werden am Schalter nicht verwogen; der Arbeiter setzt nur seinen Namenszug auf die Adresse. Sämmtliche parcels werden ausserdem bei der Annahme in ein zweites von einem anderen Angestellten geführtes Buch nach Stückzahl, Adresse und Bestimmungsstation eingetragen, um eine vollständige Kontrole über den Versand herzustellen. Den Versendern wird auf Verlangen in einem Auflieferungsbuch über den Empfang unter Angabe des Datums und der Tageszeit Quittung ertheilt. Nach diesen sich ungemein rasch abwickelnden Manipulationen gehen die einzelnen Kolli ohne Aufenthalt zur anschliessenden Verladestelle, werden dort mittelst Zeigerwaage — die frankirten Kolli zwecks Kontrole der erhobenen Fracht zum zweiten Male — verwogen und unmittelbar darauf zum Abgang bereit gestellt.

Als Begleitpapiere dienen die den Deutschen Frachtkarten ähnlichen, jedoch wesentlich einfacheren „way bills“; sie werden in der Weise hergestellt, dass der Arbeiter, welcher die parcels verwiegt und in Handkarren richtungsweise verladet, nach der auf dem Frachtstück befindlichen Adresse Empfänger und Bestimmungsstation, etwaige Frankatur oder Nachnahme nebst dem festgestellten Gewicht dem kartirenden Beamten laut ansagt. Dieser fertigt hiernach unter Berechnung der Ueberweisungsfrachten die way bills im Pauseverfahren doppelt aus. Die Unikate werden einfach in irgend welcher Weise an die auf Handkarren verladenen Güter befestigt, worauf diese am Zuge in die Eisenbahnwagen verbracht werden. Eine Quittungsleistung durch den Packmeister findet nicht statt; er hat während der Beförderung die way bills mit den Frachtstücken zu vergleichen. Die von den städtischen Agenturen übernommenen Güter werden der Bahnstation ohne Förmlichkeit mit einer Liste (cart bill) übergeben und unter Vermerk des Annahmepersonals auf der letzteren wie die direkt bei der Station aufgelieferten Frachtstücke verladen. Die zu Selbst-

frankaturen dienenden stamps (Freimarken), deren Verwendung fakultativ, jedoch bei Inanspruchnahme der Beförderung nach dem „box"-System obligatorisch ist, eignen sich hauptsächlich für regelmässig und in gleichen Mengen aufgelieferte Sendungen, deren Fracht also dem Versender genau bekannt ist. Wegen der anderenfalls vorkommenden Differenzen wird die Einrichtung von den Beamten, welche hierüber gehört werden konnten, nicht sehr empfohlen. Der Unterschied wird in solchen Fällen von dem Empfänger oder von dem Absender, wenn dieser der Verwaltung als sicher bekannt ist oder allgemein sich zur Nachzahlung verpflichtet hat, eingezogen. Wie beim Versand der gesammte Abfertigungsprozess von der Annahme bis zur Verladung sich in unmittelbarer Aufeinanderfolge abwickelt, so wird auch die Ablieferung der parcels in das Haus in der kürzesten Frist und den einfachsten Formen bewirkt. Der Empfänger erhält das Gut gegen Zahlung der etwaigen Fracht und Quittungsleistung in der Rollkarte ohne einen Frachtbrief oder ein sonstiges Beförderungsdokument.

Der parcel-Verkehr, welcher dem gewöhnlichen durch die Güterzüge vermittelten Frachtgutverkehr gegenübersteht, hat, weil keinerlei Beschränkungen, namentlich auch nicht aus postalischen Rücksichten unterworfen, einen ausserordentlichen Umfang. Er schliesst sowohl die Deutsche Postpacket- wie die Eilstückgut-Beförderung in sich und ist seinem Zwecke nach am besten mit der letzteren zu vergleichen. Ein einheitlicher Tarif für alle Arten von parcels besteht nicht, vielmehr sind die Transportpreise und sonstigen Beförderungsbedingungen für die einzelnen Gütergattungen sehr verschieden. Ein Vergleich mit den Deutschen Eilgutsätzen ist auch durch den bereits berührten Umstand erschwert, dass bei diesen mit einem Mindestgewicht von 20 kg zu rechnen ist. Immerhin ergibt die Gegenüberstellung der Deutschen Frachten für Eilstückgut mit den gewöhnlichen parcel-Taxen der Grossen Englischen Ostbahn und zwar einerseits mit denen des Binnenverkehrs, andererseits mit denen für den Verkehr mit anderen Englischen Bahnen — Tafel II und III —, dass die Deutschen Frachten für Gewichtsmengen über 20 kg durchgehends — bei grösseren Mengen und Entfernungen theilweise ganz bedeutend — niedriger als die Englischen sind, und es auch hier lediglich an der Bemessung des zur Frachtberechnung zu ziehenden Mindestgewichts liegt, wenn bei kleineren Mengen die Englische Fracht theilweise etwas geringer ist. Wo Deutsche Bahnen — wie beispielsweise die vormalige Hessische Ludwigsbahn und die Badische Staatsbahn — eine Eisenbahn-Packetbeförderung zu ermässigten Taxen eingeführt haben, ohne hierbei an dem Mindestgewicht von 20 kg festzuhalten, werden die Englischen Frachten auch bei den unter diesem Gewicht verbleibenden Mengen bis zur Entfernung von 200 km fast durchgehends unterboten.

Tafel II.

Gegenüberstellung der Englischen und Deutschen Frachten für Beförderung von „parcels" (Eilstückgut) in Personenzügen.

A. Binnenverkehr der Englischen Ostbahn.

	Sendungen im Gewichte bis einschliesslich lbs.	= kg	Englische Frachten d.	= ₰	Deutsche Eilgutfrachten in Pfennig 10 km	20 km	30 km	40 km	48 km
I. bei Entfernungen bis einschl. 30 Engl. Meilen = 48 km	8	3,6	4	34	50	50	50	50	50
	16	7,2	5	43	50	50	50	50	50
	24	10,8	6	51	50	50	50	50	50
	32	14,4	7	60	50	50	50	50	50
	40	18,0	8	68	50	50	50	50	50
	48	21,6	9	77	50	50	50	50	50
	56	25,2	10	85	50	50	50	50	50
	64	28,8	11	94	50	50	50	50	50
	72	32,4	12	102	50	50	50	50	50
	80	36,0	13	111	50	50	50	50	50

	Sendungen im Gewichte bis einschliesslich lbs.	= kg	Englische Frachten d.	= ₰	Deutsche Eilgutfrachten in Pfennig				
II. bei Entfernungen über 30 Englische Meilen (mehr als 48 km)	3	1,4	4	34	50 km 50 100 km 50 150 km 70	60 km 50 110 km 60 160 km 80	70 km 50 120 km 60 170 km 80	80 km 50 130 km 70 180 km 90	90 km 50 140 km 70 200 km 100
	7	3,2	6	51					
	16	7,2	8	68					
	18	8,1	9	77					
	20	9,0	10	85					
	22	9,9	11	94					
	24	10,8	12	102					
	26	11,7	13	111					
	28	12,6	14	119					
	30	13,5	15	128					
	32	14,4	16	136					
	34	15,3	17	145					
	36	16,2	18	153					
	38	17,1	19	162					
	40	18,0	20	170					
	42	18,9	21	179					
	44	19,8	22	187					
	46	20,7	23	196	50 km 50 100 km 80 150 km 110	60 km 50 110 km 80 160 km 120	70 km 60 120 km 90 170 km 120	80 km 60 130 km 100 180 km 130	90 km 70 140 km 100 200 km 140
	48	21,6	24	204					
	50	22,5	25	213					
	52	23,4	26	221					
	54	24,3	27	230					
	56	25,2	28	238					
	58	26,1	29	247					
	60	27,0	30	255					
	70	31,5	35	298	50 km 60 100 km 100 150 km 150	60 km 60 110 km 110 160 km 160	70 km 70 120 km 120 170 km 170	80 km 80 130 km 130 180 km 170	90 km 90 140 km 140 200 km 190
	80	36,0	40	340					
	90	40,5	45	383	50 km 70 100 km 130 150 km 190	60 km 80 110 km 140 160 km 200	70 km 90 120 km 150 170 km 210	80 km 110 130 km 160 180 km 220	90 km 120 140 km 170 200 km 240
	100	45,0	50	425					

Tafel III.

Gegenüberstellung der Englischen und Deutschen Frachten für Beförderung von „parcels" (Eilstückgut) in Personenzügen.

B. Verkehr der Englischen Ostbahn mit anderen Englischen Bahnen.

Gewicht Englisches lbs.	= Deutsches kg	bei Entfernungen bis 30 Meilen = 48 Deutsche Kilometer Englische Frachten d.	= ₰	bei Entfernungen bis 50 Meilen = 80 km Englische Frachten d.	= ₰	bei Entfernungen bis 100 Meilen = 160 km Englische Frachten d.	= ₰	bei Entfernungen bis 200 Meilen = 320 km Englische Frachten d.	= ₰	bei Entfernungen über 200 Meilen (mehr als 320 km) Englische Frachten d.	= ₰
1	0,45	4	34	4	34	5	43	6	51	6	51
5	2,3	6	51	6	51	9	77	10	85	10	85
10	4,5	6	51	8	68	12	102	16	136	18	153
15	6,8	6	51	9	77	14	119	20	170	23	196
20	9,0	6	51	11	94	16	136	22	187	25	213
25	11,3	7	60	13	111	19	162	25	213	32	272
30	13,5	8	68	15	128	23	196	30	255	38	323
35	15,8	9	77	18	153	27	230	35	298	44	374
40	18	10	85	20	170	30	255	40	340	50	425
45	20,3	12	102	23	196	34	289	45	383	57	485
50	22,5	13	111	25	213	38	323	50	425	63	536
55	24,8	14	119	28	238	42	357	55	468	69	587
60	27	15	128	30	255	45	383	60	510	75	638
65	29,3	17	145	33	281	49	417	65	553	82	697
70	31,5	18	153	35	298	53	451	70	595	88	748
75	33,8	19	162	38	323	57	485	75	638	94	799
80	36	20	170	40	340	60	510	80	680	100	850
85	38,3	22	187	43	366	64	544	85	723	107	910
90	40,5	23	196	45	383	68	578	90	765	113	961
95	42,8	24	204	48	408	72	612	95	808	119	1 012
100	45	25	213	50	425	75	638	100	850	125	1 063

Tafel III. (Forts.)

Deutsche Eilgutfrachten bei Entfernungen von Kilometern																		
10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	120	140	160	180	200	250	300	320	330
für 20 kg Gewicht:																		
50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	80	90	100	120	140	150	150
für 30 kg Gewicht:																		
50	50	50	50	50	50	60	60	70	80	90	100	120	130	140	180	210	220	230
für 40 kg Gewicht:																		
50	50	50	50	60	60	70	80	90	100	120	140	160	170	190	240	280	300	310
für 50 kg Gewicht:																		
50	50	50	60	70	80	90	110	120	130	150	170	200	220	240	300	350	370	380

Aus Tafel IV geht überdies hervor, dass die den landwirthschaftlichen Markterzeugnissen durch das „box"-System zugestandene Ermässigung sich hauptsächlich in den Entfernungen über 30 Miles (48 km) äussert, indem sich beispielsweise für eine Kiste im Gewicht von 60 lbs. (27 kg) ohne Rücksicht auf die Entfernung die Fracht von 1 sh. ergibt, während bei Anwendung der gewöhnlichen parcel-Fracht für dieselbe Kiste auf eine Entfernung bis 30 Miles 11 d., also sogar weniger, auf Entfernungen über 30 Miles dagegen 2 sh. 6 d. zu zahlen sind.

Es gewinnt den Anschein, dass die neue in ihrer Tragweite wohl überschätzte Einrichtung ihre Entstehung dem scharfen Wettbewerb der Englischen Bahnen und dem hiermit zusammenhängenden Bestreben verdankt, in Maassnahmen zu Gunsten der einheimischen Landwirthschaft, deren Lage als bedrängt bezeichnet wird, nicht gegen andere Unternehmungen zurückzustehen und die thunlichste Rücksichtnahme auf die allgemeinen wirthschaftlichen Interessen des Landes zu bethätigen. Es ist zudem für die einzelnen Gesellschaften von Wichtigkeit, sich einen möglichst grossen Antheil an der Versorgung der Hauptstadt mit Lebensmitteln zu sichern. Dies wird in desto grösserem Maasse erreicht, je mehr der Bezug gerade von solchen Landwirthen stattfindet, welche im Bezirk der betreffenden Bahn ansässig sind. Hierin beruht der Zweck der Maassnahmen, welche darauf abzielen, den in der Stadt wohnenden Konsumenten mit dem Produzenten landwirthschaftlicher Erzeugnisse in unmittelbare Verbindung zu bringen.

Tafel IV.

Gegenüberstellung der box-Fracht mit der gewöhnlichen parcel- und der Deutschen Eilstückgutfracht.

Normalkiste	Gewicht Englisches	Gewicht Deutsches	Englische Bahnfracht ohne Rücksicht auf die Entfernung einschliesslich Zustellung (box-System)		Englische Bahnfracht (parcels-System) bei Entfernungen bis einschliesslich 30 Englische Meilen = 48 km		Englische Bahnfracht (parcels-System) bei Entfernungen über 30 Englische Meilen (mehr als 48 km)		Deutsche Eilgutfrachten bei Entfernungen von Kilometern																
									10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	120	150	200	250	300	350	400
	lb.	kg	d.	= ₰	d.	= ₰	d.	= ₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰	₰
I	7	3,2	4	34	4	34	6	51	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	140	160	180
II	16½	7,4	4	34	6	51	9	77	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	140	160	180
III	25	11,3	5	43	7	60	13	111	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	140	160	180
IV	32	14,4	7	60	7	60	16	136	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	140	160	180
V	39½	17,8	8	68	8	68	20	170	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	60	70	100	120	140	160	180
VI	60	27,0	12	102	11	94	30	255	50	50	50	50	50	50	60	60	70	80	90	110	140	180	210	240	280

Ein von der Grossen Englischen Ostbahn aufgestelltes und in den Kreisen der hauptstädtischen Interessenten möglichst verbreitetes Verzeichniss enthält neben den Bedingungen für die Beförderung landwirthschaftlicher Markterzeugnisse nach London in Normalkisten die Namen und Adressen von solchen im Bezirk des Unternehmens ansässigen Landwirthen, Gärtnern und anderen Personen, welche von bestimmten Stationen aus Erzeugnisse der einen oder anderen Gattung in kleinen oder grösseren Mengen direkt an den Konsumenten zu versenden bereit sind.

Auf der anderen Seite ist unter den Landwirthen des Bahnbezirkes eine ausserordentlich umfangreiche Liste von Fahrkartenabonnenten der Gesellschaft verbreitet, um den Landwirthen die Adressen von möglichen Abnehmern ihrer Produkte an die Hand zu geben.

Die Ankündigung der neuen Einrichtung des Versandes in Normalkisten befindet sich auch auf einer Druckschrift, welche in Form von Auszügen aus einer landwirthschaftlichen Zeitung Rathschläge für die Hühnerhaltung ertheilt.

Für die Preussischen Staatsbahnen könnte ein ähnliches Vorgehen schon deshalb nicht in Frage kommen, weil die Zuführung der landwirthschaftlichen Markterzeugnisse in die grossen Verbrauchsplätze aus den verschiedensten Landesgebieten erfolgt und somit der Staatseisenbahn-Verwaltung die Aufgabe zufiele, innerhalb ihres ganzen Bereichs die unmittelbare Verbindung zwischen Produzenten und Konsumenten durch Bekanntgabe von Lieferungsangeboten und von Adressen etwaiger Reflektanten zu fördern.

Verschiedene Berichte der „Railway News" bestätigen, dass auch seitens anderer Gesellschaften für eine grosse Anzahl landwirthschaftlicher Artikel Ermässigungen bewilligt worden sind, wobei mehrfach die Tendenz hervortritt, die Landwirthe zum Versand in grösseren Mengen und erforderlichenfalls zu Vereinigungen für diesen Zweck zu bestimmen. Ein sicherer Vergleich mit den Deutschen Frachten ist bei der völligen Verschiedenheit der Tarifsysteme und hauptsächlich deshalb nicht angängig, weil in England zwar eine einheitliche Klassifikation besteht, daneben aber volle Freiheit in der Festsetzung der Frachten für die einzelnen Artikel und Stationsverbindungen herrscht. Es können daher nur von Fall zu Fall durch Einsichtnahme in die Stations-Tarifbücher die geltenden Frachten ermittelt werden, ohne dass hieraus einheitliche Normen über die Bildung der Sätze zu entnehmen sind.

Für den parcel-Verkehr sind dagegen bei der Grossen Englischen Ostbahn die Bestimmungen über die Tarifberechnung und die sonstigen Beförderungsbedingungen, getrennt nach den verschiedenen Güterkategorien einschliesslich des Viehs, in einer für die Stationen bestimmten Dienstvorschrift einheitlich zusammengestellt, aus welcher ein klares Bild über die Tarifverhältnisse dieses Verkehrs zu gewinnen ist. Dabei zeigt sich, dass die Englischen Bahnen der Beschränkung ihrer Haftung für Verlust, Beschädigung und ungebührlichen Lieferungsverzug grosse Wichtigkeit beilegen und bei Aufgabe „at owners risk" Frachtermässigungen zu gewähren pflegen. Dies gilt selbst für die Milchbeförderung, welche im übrigen ähnlichen Bedingungen unterliegt, wie auf den Preussischen Staatsbahnen. Ob die höheren Frachtsätze unter Haftung der Gesellschaft oder die niedrigeren unter Befreiung hiervon Anwendung finden sollen,

hängt von dem Willen des Versenders ab. Eine Aufstellung der beiderlei Frachtsätze, verglichen mit den Deutschen, wird als Tafel V beigefügt. Nach dieser stellt sich die Deutsche Fracht in den hauptsächlich für den Milchversand in Betracht kommenden Entfernungen niedriger, als die Englische selbst bei Beschränkung der eisenbahnseitigen Haftung (at owners risk).

Tafel V.

Gegenüberstellung der Englischen und Deutschen Frachten für „Milch“.

Vorbemerkung: 1 Englische Meile = 1,6 km, 1 imperial gallon = 4,5 l, 1 d. = 8,5 ₰.
C. R. bedeutet: auf Gefahr der Gesellschaft,
O. R. „ „ „ des Eigenthümers.

Für imperial gallons	Entfernungen bis einschliesslich 20 Englische Meilen = 32 Deutsche Kilometer				Entfernungen über 20 Englische Meilen bis einschliesslich 40 Meilen (33 km bis 64 km)				Entfernungen über 40 Englische Meilen (mehr als 64 km)			
	C. R.		O. R.		C. R.		O. R.		C. R.		O. R.	
	d.	₰	d.	₰	d.	₰	d.	₰	d.	₰	d.	₰
12	7	60	6	51	10	85	9	77	13½	115	12	102
13	7½	64	6½	55	11	94	9¾	83	14½	123	13	111
14	8	68	7	60	12	102	10½	89	15½	132	14	119
15	8½	72	7½	64	12½	106	11¼	96	16½	140	15	128
16	9	77	8	68	13½	115	12	102	18	153	16	136
17	9½	81	8½	72	14	119	12¾	108	18½	157	17	145

Deutsches Gewicht (kg)	Englisches Gewicht (i. g.)	Entfernungen in Kilometern: 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	120	200	250	300
kg	= i. g.	Pfennig													
20	4,4	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	50	60	70
30	6,6	30	30	30	30	30	30	30	30	40	40	50	70	90	110
40	8,9	30	30	30	30	30	30	40	40	50	50	60	100	120	140
50	11,1	30	30	30	30	30	40	50	50	60	60	80	120	150	180
60	13,3	30	30	30	30	40	50	60	60	70	80	90	140	180	210
70	15,5	30	30	30	40	50	60	70	70	80	90	110	170	210	250
80	17,7	30	30	40	50	60	60	70	80	90	100	120	190	240	280

Anmerkung: Mindestens werden 12 gallons gerechnet. Theile eines gallons werden auf ganze gallons aufgerundet. Milchkannen von mehr als 17 gallons Fassungsraum werden nicht zugelassen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Breslau. Am 15. d. Mts. wird die an der Strecke Liegnitz-Raudten zwischen Liegnitz und Vorderheide gelegene Haltestelle Rüstern, welche gegenwärtig nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient, auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen sowie Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Königliche Eisenbahndirektion Posen. Die an der Bahnstrecke Posen-Bentschen zwischen den Stationen Posen und Dombrowka gelegene Haltestelle Gurtschin, welche gegenwärtig nur für die Abfertigung von Personen, Kleinvieh in einzelnen Stücken und für den Wagenladungsverkehr eingerichtet ist, wird am 15. d. Mts. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, Vieh in Wagenladungen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Schliessung der Station Hagen-Eckesey für den Personen- und Gepäckverkehr. Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld. Am 15. Juli d. J. wird die Station Hagen-Eckesey unter Aufhebung der bestehenden Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr geschlossen. Von dem genannten Tage ab wird die Station Hagen-Eckesey nur noch dem Güterverkehr dienen.

Bezeichnung von Stationen. Königlich Bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Neuoffingen-Donauwörth gelegene, seit 1. Mai d. J. eröffnete Bahnstation Schwenningen führt vom 16. d. Mts. ab die Bezeichnung „Schwenningen in Bayern“.

Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement. Berichtigung. Auf Seite 50, Zeile 8 von unten muss es statt „Artikel 10“ heissen „Artikel 9“.

Vereins-Kilometerzeiger. Der Kilometerzeiger Nr. 24 (Königlich Preussische Militär-Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Kilometerzeigern“ der Nachtrag VI erschienen. Der im Oktober 1893 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 24 nebst Nachtrag I ist aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Neu herausgegeben sind die Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 32 (Königliche Eisenbahndirektion Berlin), Nr. 72 (Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn) und Nr. 88 (Niederländische Staatseisenbahnen).

Zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 39a (Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz) ist der Nachtrag I, zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 4 (Königlich Bayerische Staatseisenbahnen) der Nachtrag II und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ der Nachtrag XVII erschienen.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse werden aufgehoben:
1. das im Februar 1892 ausgegebene Verzeichniss Nr. 32;
2. das im März d. J. ausgegebene Verzeichniss Nr. 72;
3. das im Dezember 1893 ausgegebene Verzeichniss Nr. 88.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2281 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2307 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2311 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Auslegung streitiger Bestimmungen des Verschleppungsübereinkommens bezw. auf Aenderung dieses Uebereinkommens (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 2314 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 2315 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes usw.

Das Herrenhaus nahm in seiner Sitzung vom 29. Mai d. J. den Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staats an dem Bau von Kleinbahnen sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreide-Lagerhäusern, unverändert an.

Deutsche Eisenbahn-Tarifkommission.

Auf der Tagesordnung der am 18. d. Mts. zu Neuhausen bei Schaffhausen stattfindenden 57. gemeinschaftlichen Sitzung der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten stehen folgende Verhandlungsgegenstände: 1. Verzeichniss der wirthschaftlichen Körperschaften; 2. Erweiterung der Frachtermässigung für gebrauchte leere Emballagen; 3. Tarifirung von Emballagen und Lumpen; 4. Tarifirung von Magerkäse und Quark; 5. Aufnahme von Mehl und Mehlfabrikaten in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter; 6. Versetzung von gemeinem Töpfergeschirr in den Spezialtarif III; 7. Tarifirung von Baumwoll- und Jutefliessen; 8. Versetzung von Rohspiritus in den Spezialtarif I; 9. Ergänzung der Position „Bruchmetall“ des Spezialtarifs I; 10. Versetzung der feuchten Stärke und der getrockneten Schlamm-

stärke in den Spezialtarif III; 11. Aufnahme von Antimonium crudum in den Spezialtarif II; 12. Ergänzung der Ziffer 4 der Position Eisen und Stahl des Spezialtarifs II „Brücken- und andere Konstruktionstheile aus gewalzten Platten und Stäben"; 13. Tarifirung von Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose); 14. Tarifirung von Schwefelsäure mit einem Gehalte von höchstens 60 %; 15. Tarifirung von Abfällen und Rückständen aller Art; 16. Tarifirung von Betonwaaren; 17. Tarifirung von Sehlempekompostdünger; 18. Tarifirung von Feldbahngeleisen; 19. Versetzung von Holzessig (Holzsäure), zu Speisezwecken nicht verwendbar, in den Spezialtarif III; 20. Tarifirung von Lederabschnitzeln; 21. Tarifirung von Stearintheer; 22. Aufnahme von gemahlenen Bimssteinen und Feuersteinen; 23. Tarifirung von Drahtziegeln (Thonknöpfe).

Der Aussehuss der Verkehrsinteressenten wird noch berathen über: 1. den Antrag des Vereins Deutscher Papierfabrikanten in Mainz, sämmtliche Papiere und Pappen in den Spezialtarif I aufzunehmen; 2. den Antrag des Geheimen Kommerzienraths Michel-Mainz, betreffend Versetzung von „Brückennieten" nach Spezialtarif II.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Altona. Am 10. d. Mts. ist die 2,1 km lange Strecke Sirksrade-Klein-Berkenthin, welche die Fortsetzung der am 15. Mai d. J. eröffneten Theilstrecke Oldesloe-Sirksrade der Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe bildet, zunächst gleichfalls nur für den Wagenladungs-Güterverkehr nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands eröffnet worden.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Die etwa 7 km lange Verlängerung der Isarthalbahn (München-Wolfratshausen) bis Eurasburg mit den Stationen Degerndorf, Bolzwang und Eurasburg ist am 1. d. Mts. für den Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet worden.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn. Am 4. d. Mts. hat die Eröffnung für den Personenverkehr stattgefunden.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der am 30. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung steht u. a. die Beschlussfassung über Aufnahme einer Anleihe zum Bau der Nebenbahn Colberg-Köslin unter Aufhebung bezw. Abänderung des darauf bezüglichen Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 17. Januar 1896 bezw. der ordentlichen Generalversammlung vom 30. Juni 1896 und der damit verbundenen Statutenänderung.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht die Konzessionsurkunde (vom 10. Mai d. J.), betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahnstrecke von Kaltenkirchen nach Bramstedt durch die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft.

Das zur plan- und ansehlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der neuen Bahnstrecke sowie zur gleiehzeitig zu bewirkenden Verstärkung des Oberbaues und Aenderung ungünstiger Krümmungsverhältnisse der alten Bahnstrecke behufs Uebergangs von Wagen der Haupteisenbahnen erforderliche Baukapital wird auf den Betrag von 760 000 ℳ festgesetzt. Hiervon soll der Betrag von 660 000 ℳ durch Ausgabe neuer Aktien, der Rest im Wege der Anleihe aufgebracht werden.

Das Anlagekapital der Gesellschaft erhöht sich hierdureh auf den Betrag von 1 860 000 ℳ.

Die Vollendung und Inbetriebnahme der neuen Bahnstrecke sowie die Vollendung des Umbaues der alten Bahnstrecke muss längstens binnen 1½ Jahren nach Ertheilung dieser Konzession erfolgen.

Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn.

Auf der Tagesordnung der am 28. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung steht neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen der Bericht des Vorstandes und des Aufsichtsrathes wegen des Betriebes der Bahn und eventuell der Uebertragung desselben an eine andere Verwaltung oder Person.

Jever-Carolinensieler Eisenbahngesellschaft.

Am 26. d. Mts. findet die ordentliche Generalversammlung statt. Auf der Tagesordnung stehen neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen die Genehmigung des mit der Oldenburgischen Staatsregierung vereinbarten Kaufvertrages, betreffend Uebertragung des gesammten Gesellschaftseigenthums an den Oldenburgischen Staat sowie Beschlussfassung über die demnäehstige Liquidation der Gesellschaft.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft.

Am 26. v. Mts. wurde die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft durch die Berliner Handelsgesellschaft mit einem Kapital von 8 500 000 ℳ gegründet, welche Summe von den Bankfirmen S. Bleichröder und Berliner Handelsgesellsehaft, Berlin, und E. Heymann, Breslau, übernommen worden ist. Der Vorstand der Gesellsehaft wird gebildet durch die Herren Landrath Lewald-Rawitsch, Geheimer Regierungsrath von Unruh-Stettin und Oberingenieur Altzschner-Rawitsch, letzterer als geschäftsführendes Vorstandsmitglied. Bei der Gründung wurde sofort mit der Firma Lenz & Co., Stettin, ein Bau- und Betriebsvertrag abgeschlossen. Die Bahn Liegnitz-Steinau-Rawitsch-Kobylin mit Abzweigungen Görchen-Grotkau und Pakoslaw hat eine Länge von 131,5 km und wird als normalspurige Nebenbahn gebaut.

Altmärkische Kleinbahn (Klötze-Wernstedt).

Der Altmärkischen Kleinbahn, Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu Klötze (Kreis Gardelegen), welche den Bau einer Kleinbahn von Klötze nach Wernstedt beabsichtigt, ist das Enteignungsrecht zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des für diese Anlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Hallesche Hafenbahn.

Der Vorstand macht bekannt, dass die Gesellsehaft dureh Vereinigung mit der Halle-Hettstedter Eisenbahngesellschaft aufgelöst worden ist.

Kleinbahn Krotoschin-Pleschen.

Der Kreistag des Kreises Krotoschin hat den Bau einer Kleinbahn Krotoschin-Dobrzyca-Pleschen-Bahnhof-Pleschen-Stadt beschlossen. Mit dem Bau soll baldigst begonnen werden. Der Kreisausschuss wurde ermächtigt, mit dem Bauunternehmer A. Renner, Braunschweig, wegen Uebernahme des Baues und Betriebes der Bahn Verträge abzuschliessen, sowie zur Deckung der Baukosten und des Grunderwerbs ein Darlehn bis zum Höchstbetrage von 660 000 ℳ aufzunehmen.

Berliner Unterpflasterbahn.

Das bereits in dem in Nr. 44 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze „Neue Schnellverkehrsmittel in Berlin" erwähnte Projekt einer Unterpflasterbahn vom Potsdamer Bahnhofe nach dem Schlossplatze, mit welchem die Firma Siemens & Halske jetzt nach eingehenden Berathungen mit den maassgebenden Behörden hervorgetreten ist, hat sowohl dem Kaiser wie dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten vorgelegen. Der Kaiser hat dem Gesammtprojekt sowohl wie auch insbesondere der Anlage eines Bahnhofes an der Schlossbrücke, der, äusserlich fast gar nicht in die Erscheinung tretend, es gestatten wird, in kürzester Frist vom Herzen der Stadt nach dem Potsdamer Bahnhofe zu gelangen, seine grundsätzliche Zustimmung ertheilt, und der Minister der öffentlichen Arbeiten hat auf Grund gutachtlicher Aeusserungen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin anerkannt, dass der Ausbau der projektirten Unterpflasterbahn einem Verkehrsbedürfnisse entspricht, zumal die Weiterführung der Bahn über die Schlossbrücke hinaus, und zwar nach verschiedenen Riehtungen, von der Firma Siemens & Halske beabsichtigt wird.

Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, die Arbeiten des Tunnelbaues Treptow-Stralau zu vollenden. Es wird beabsichtigt, die endgültige Durchführung des Unternehmens einer Aktiengesellschaft zu übertragen, welche auch die Zufahrtstrecken ausführen will. Die Bildung dieser Aktiengesellsehaft würde durch die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft und ihre Finanzirungsgruppe, sowie die Internationale Baugesellschaft in Frankfurt a. M. erfolgen.

Kleinbahnen der Provinz Schleswig-Holstein.

Der Provinziallandtag von Schleswig-Holstein hat beschlossen, dem Ersuchen des Haderslebener Kreistages auf Gewährung eines unverzinslichen, aber amortisationspflichtigen Darlehns von einem Viertel der Anlagekosten für den Bau einer Bahn von Hadersleben nach Christiansfeld und von Woyens nach Rödding stattzugeben. Die Kostenanschlagssummen betragen ohne die Grunderwerbskosten für die Bahn Hadersleben-Christiansfeld 650 000 ℳ, für die Bahn Woyens-Rödding 760 000 ℳ. Der Kreis ist Unternehmer. Ferner wurde dem Kreistage zu Sonderburg ein Achtel der vorläufig auf 1 400 000 ℳ veranschlagten Baukosten einer Kleinbahn von Sonderburg über Wollerup nach Norburg mit einer Abzweigung nach Munkmark bewilligt. Unternehmer des Baues ist die Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Stettin. Der Antrag des Kreistages in Apenrade auf Gewährung einer Unterstützung von einem Viertel der Baukosten für den Bau einer Kleinbahn von Apenrade nach Gravenstein wurde gleichfalls bewilligt. Der Kreis ist Bauunternehmer, die Anlagekosten sind ausschliesslich der Grunderwerbskosten auf 800 000 ℳ veranschlagt.

Strassenbahnen.

Dessauer Strassenbahn. Am 21. d. Mts. findet eine ausserordentliche Generalversammlung statt, auf deren Tagesordnung die Beschlussfassung, betreffend Erhöhung des Aktienkapitals, steht.

Die Freie Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahn-Verkehrsinteressen im Gebiete der Oldenburgischen Staatsbahnen

hielt unter Vorsitz des Eisenbahndirektions-Präsidenten von Mühlenfels am 22. Mai d. J. in Osnabrück ihre diesjährige Frühjahrsversammlung ab.

Nach Eintritt in die Tagesordnung ergreift der Präsident von Mühlenfels das Wort, um ein Bild über die geschäftliche Lage der Oldenburgischen Eisenbahnen zu entwickeln. Redner hebt hervor, dass der Jahresabschluss von 1896 durchaus günstig sei; wenn die Hebung des Verkehrs nicht so bedeutend gewesen sei wie in einigen früheren Jahren im Vergleich gegen ihre Vorgänger und wie auf den umgebenden Gebieten der Preussischen Staatsbahnen, so habe dies seinen Grund darin, dass das Oldenburger Land industriell weniger entwickelt sei, sonst vorwiegend nur landwirthschaftlich, zwar in intensiver Weise.

Die Betriebseinnahmen in 1896 haben betragen 7 765 180 *M.*, d. i. 174 576 *M.* mehr als im Vorjahre. Zur Richtigstellung des Vergleichs sind 100 000 *M.* zuzuschlagen, da 1895 für Dienstgut die Fracht berechnet, 1896 dagegen nicht in Ansatz gebracht wurde. Unter Berücksichtigung dieses Postens stellt sich die Mehreinnahme auf 3,7 %. Die Mehrausgabe beträgt 325 000 *M.*, der Ueberschuss über die Verzinsung 1 598 000 *M.*

Dass die Ausgaben mehr angewachsen sind als die Einnahmen, liegt wesentlich in der Strecke Oldenburg-Brake. Dieselbe (am 1. Mai bezw. 1. Juni eröffnet) weist zwar einen bedeutenden Verkehr auf, hat denselben aber im wesentlichen der alten Route entzogen. Die Entwickelung des örtlichen Verkehrs ist zwar erfreulich, aber nicht ausgleichend für die Betriebsausgaben des Gesammtverkehrs. Die Gesammteinnahme der Strecke betrug 206 000 *M.*, davon sind aber nur 51 000 *M.* reiner Zuwachs, der übrige Betrag ist der Strecke über Hude entzogen.

Der Personenverkehr hat sich auf dem gesammten Netz gut entwickelt, der Güterverkehr liess verhältnissmässig zu wünschen übrig.

Die Steigerung der Ausgaben um 335 000 *M.* beruht in einem erheblichen Theil in erhöhten persönlichen Ausgaben, 46 000 *M.* Mehrgehalte und 106 000 *M.* mehr sonstige persönliche Ausgaben; in der Gesammtsteigerung von 152 000 *M.* liegen 55 000 *M.* für Oldenburg-Brake, welche Strecke voll mit Personal besetzt werden musste.

Die Unterhaltung hat grösseren Aufwand erfordert, namentlich aber sind die Positionen „Ergänzungen" und „Erneuerungen" erheblich belastet, was im Zusammenhang mit der dreijährigen Finanzperiode steht.

Der „Betriebskoeffizient", für welches Fremdwort Redner den Ausdruck „Betriebszahl" empfiehlt, ist leider von 76,81 % in 1895 auf 79,41 % in 1896 gestiegen.

Zunächst dient zur Beruhigung, dass gleichwohl die Verzinsung eine gute ist, nämlich 3,31 % des Anlagekapitals, 4,96 % des verzinslichen und 5,5 %, wenn man von den Ausgaben die Ergänzungen und Erweiterungen abrechnet.

Ein ferneres ungünstiges Moment für das Oldenburgische Bahnnetz ist die geringere Verkehrsdichtigkeit.

Das Verhältniss der persönlichen Ausgaben zu den sachlichen ist für Oldenburg ein gutes. Während Bayern am schlechtesten steht, weist Sachsen 56 %, Preussen 47 %, Oldenburg nur 41 % auf. Auch die Bahnunterhaltung nach Kilometer Geleislänge (also mehrgeleisige Strecken jedes Geleise nach seiner Länge berechnet) ist in Oldenburg eine sparsame, in Preussen beträgt sie 1 286 *M.*, in Baden 1 239 *M.*, in Oldenburg nur 898 *M.*

Das neue Jahr berechtigt zu den besten Hoffnungen. Die 4 ersten Monate des laufenden Jahres haben auf den alten Strecken einen Zuwachs ergeben trotz des Verkehrs, den die neue Strecke Brake-Oldenburg ihnen entzogen hat. Es stellen sich also im Gebiete der Oldenburgischen Staatsbahnen die Wirkungen der allgemeinen Hebung der wirthschaftlichen Lage etwas später ein.

Mit Stolz kann man auf den Fischereihafen in Nordenham hinweisen, der, abgesehen von einer kleinen, unwillkommenen Rutschung, planmässig ausgeführt ist und mit den verhältnissmässig geringen Mitteln von 274 000 *M.* ein bedeutendes Werk darstellt.

Die Bauarbeiten Delmenhorst-Vechta sind in vollem Gange, der Bau wird in einem Jahre vollendet sein; die Verhandlungen mit Preussen wegen der Fortführung sind dem Abschluss nahe und wird ehestens auf der ganzen Strecke Lohne-Hesepe der Bau in Angriff genommen werden können. In Wangerooge wird ein Anleger nebst Pferdebahn voraussichtlich zum Beginn der Hauptbadezeit, 1. Juli, fertiggestellt. Nachdem Jever-Carolinensiel verstaatlicht worden, werden die zurückgestellten Hochbauten zur Ausführung kommen.

Bekanntlich ist eine Aenderung in der Organisation des Eisenbahnwesens bevorstehend, welche voraussichtlich im Herbst die Genehmigung des Landtags finden wird. Hoffentlich wird dadurch dauernde Ruhe eintreten und allseitig harmonisches Zusammenwirken!

Hieran schloss sich ein interessanter Vortrag des Herrn Kommerzienraths Haarmann-Osnabrück über die Wallückebahn, auf dessen Wiedergabe wir mit Rücksicht auf den beschränkten Raum verzichten müssen.

Ueber den Stand der Bauten berichtet Baurath Wolff, dass seit der letzten Zusammenkunft wegen des langen Winters wenig habe geschehen können. Mit Ausrüstung sämmtlicher Stationen mit centralen Weichen- und Signalvorrichtungen wird planmässig vorgegangen; 23 Stationen sind fertiggestellt, 570 000 *M.* für Stellwerke ausgegeben und wird diese Verbesserung in der laufenden Finanzperiode fertiggestellt.

Der Stand der Neubauten ist folgender: 1. die Vareler Nebenbahnen und die Bahn Oldenburg-Brake sind vollendet bis auf die Enteignung; 2. bei der Bahn Delmenhorst-Vechta sind die Erdarbeiten in 27 km fertig; die Hälfte der Erdmasse ist bewegt, bis zum Herbst wird der Damm auf der ganzen Strecke fertiggestellt, der Chausseeumbau bei Urneburg ist ausgeführt, die Brücke bei Wildeshausen in Angriff genommen, das Geleise ist auf 2 km bis Dwoberg fertiggestellt, wird bis Ganderkesee vorgelegt, um den Bodenüberschuss nach Huchtingen zu verfahren. Von der anderen Seite wird die Geleisverlegung im Juli in Angriff genommen und Ende des Jahres vollendet, so dass voraussichtlich am 1. Mai 1898 der Betrieb eröffnet werden kann. Das Enteignungsverfahren wird nunmehr eingeleitet. 3. bezüglich des Baues der Linie Lohne-Hesepe finden wegen Feststellung der Linie von der Landesgrenze Verhandlungen mit Preussen statt, welche voraussichtlich zum Abschluss führen werden. Das schwierige Spezialprojekt für Holdorf-Hamme gelangt demnächst zur Auslegung. Im Herbst wird der Bau in Angriff genommen.

Nachdem sodann noch Baurath Böhlk über den Sommerfahrplan, Regierungsassessor Mutzenbecher über Tarifangelegenheiten sowie Geheimrath von Heimburg über die Lage des von ihm aufgestellten Kleinbahnprojektes referirt hatten, wurde die Versammlung durch den Vorsitzenden geschlossen.

Berliner Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Die Briefbeförderung der Berliner Privatpost-Gesellschaft ist am 31. Mai d. J. auf die Berliner Packetfahrt-Gesellschaft übergegangen. Das Kapital der vor 2 Jahren gegründeten Privatpost-Gesellschaft beträgt 1 200 000 *M.*; der Preis, den die Packetfahrt-Gesellschaft an die Privatpost-Gesellschaft zahlt, beziffert sich auf 175 000 *M.*

Oberschlesische Eisenbahnbedarfs-Aktiengesellschaft.

Auf der Tagesordnung der auf den 25. d. Mts. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung steht u. a. die Beschlussfassung über den Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals von 12 000 000 *M.* auf 15 600 000 *M.*

Aus Sachsen:

Schwebebahnprojekt Dresden-Plauenscher Grund.

Die „Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen" zu Nürnberg hat von den Königlich Sächsischen Ministerien die Genehmigung zur Anstellung allgemeiner Vorarbeiten für eine Schwebebahn aus dem Stadtinnern Dresdens nach dem Plauenschen Grunde erhalten. Wie sich die städtischen Behörden zu dem Unternehmen stellen werden, steht zur Zeit noch nicht fest; in der Bürgerschaft scheint man dem Projekt im allgemeinen viel Sympathie entgegen zu bringen, wobei natürlich vorausgesetzt wird, dass bei Gewährleistung grösster Sicherheit jede Verunzierung des Stadt- und Strassenbildes vermieden wird. Zweifellos würde mit der Verwirklichung des Projektes ein für Dresden bedeutungsvolles Unternehmen geschaffen werden, denn auch hier gewinnt der Vorortverkehr infolge des raschen Anwachsens der Stadt fortgesetzt an Bedeutung, und die Zeit ist vielleicht nicht mehr allzu fern, wo die vorhandenen Verkehrsmittel thatsächlich gar nicht mehr in der Lage sind, dem rapid wachsenden Verkehrsbedürfnisse zu entsprechen. Unverkennbar sind auch die grossen Vortheile, welche die Schwebebahn gegenüber einer elektrischen Strassenbahn haben würde; in erster Linie kommt hier in Betracht, dass die Schwebebahn fast gar keinen Platz in den Strassen wegnimmt und der ganze Strassenraum in der früheren Weise benutzbar bleibt. Dabei soll nicht nur das Geräusch geringer sein, wie bei einer gewöhnlichen Strassenbahn, sondern man nimmt auch an, dass die Schwebebahn bei ausserordentlich grosser Betriebs-

sicherheit ein weit ruhigeres und angenehmeres Fahren ermögliche. Für das Projekt nach dem Plauenschen Grunde ist eine Geschwindigkeit von 40—50 km in der Stunde in Aussicht genommen, sodass die Gesammtgeschwindigkeit, einschliesslich des Anfahrens und Anhaltens, etwa 25 bis 30 km in der Stunde betragen wird. Die ganze Bahn soll zweigeleisig angelegt werden, damit unter Umständen die Zugfolge so verdichtet werden kann, dass es angängig wird, alle 2 bis 3 Minuten einen Zug nach jeder Richtung hin abzulassen.

Eisenbahnmuseum in Dresden.

Von der Verwaltung der Sächsischen Staatsbahnen wird die Gründung eines Eisenbahnmuseums geplant, welches in besonders hierzu reservirten Räumen des Generaldirektionsgebäudes in Dresden untergebracht werden soll. Schon jetzt ist eine grosse Anzahl von Ausstellungsgegenständen — insbesondere von Modellen, Drucksachen, Zeichnungen — zusammengebracht, die zum Theil der frühesten Eisenbahnperiode angehören und schon aus diesem Grunde das höchste Interesse nicht nur der Fachleute, sondern des gebildeten Publikums überhaupt beanspruchen dürften.

Wann die Eröffnung des Museums stattfinden wird, steht zur Zeit noch nicht fest; sicher ist nur, dass zunächst der Schluss der Leipziger Gewerbe- und Industrieausstellung abzuwarten sein wird, weil dort ein grosser Theil der dem Museum einzuverleibenden Gegenstände verwaltungsseitig ausgestellt ist.

Personenbahnhof Dresden-Wettinerstrasse.

Der Bau des neuen Personenbahnhofes Dresden-Wettinerstrasse an der Verbindungsbahn Dresden-Altstadt-Dresden-Neustadt gelegen, ist in der Hauptsache vollendet. Gleichwohl wird die Eröffnung kaum vor Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofes Dresden erfolgen, weil die Vorortzüge, welche den neuen Zwischenbahnhof vorzugsweise bedienen sollen, erst von diesem Zeitpunkte ab zwischen Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt durchgeführt werden können.

Für die Stadt Dresden ist die Eröffnung der neuen Verkehrsstelle von grosser Bedeutung, weil hierdurch ein sehr volkreicher Stadttheil, welcher bisher trotz seiner centralen Lage von den Bahnhöfen ziemlich weit abgelegen war, die Vortheile direkter Bahnzugängigkeit erhält.

Ausdehnung der Bahnsteigsperre.

Von der Königlich Sächsischen Staatsbahnverwaltung ist bekanntlich schon seit längerer Zeit mit der Absperrung der Bahnsteige auf einigen Hauptbahnlinien vorgegangen worden. Neuerdings besteht die Absicht, diese Einrichtung auch auf die übrigen Linien des Sächsischen Staatsbahnnetzes — soweit diese nach der Betriebsordnung betrieben werden — auszudehnen. Man hofft, die bezüglichen Arbeiten so beschleunigen zu können, dass die Absperrung aller hiernach in Frage kommenden Verkehrsstellen etwa nach Verlauf von zwei Jahren beendet sein wird.

Seedampfer „Dresden".

Die Great Eastern Railway Company hat einen neuen grossen Doppelschraubendampfer, der den Personendienst zwischen Harwich und Hoek van Holland vermitteln soll, auf den Namen „Dresden" getauft. Zu den Festlichkeiten, die anlässlich der ersten Fahrt dieses Dampfers stattfinden werden, hat die Gesellschaft Einladungen an Vertreter der Sächsischen Staatsbahnverwaltungen und des Rathes der Stadt Dresden ergehen lassen. Der Dampfer wird am 12. Juni Morgens Harwich verlassen; am 14. Juni Abends erreicht die Festlichkeit in Hoek van Holland ihren Abschluss.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Ungarische Eisenbahn-Investitionsanleihe.

Der Gesetzentwurf, den der Königlich Ungarische Handelsminister demnächst dem Reichstage einreichen wird, behandelt die Investitionen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und deren Bedeckung. Derselbe fordert die Bewilligung von 123 Millionen Gulden, von welchen rund 100 Millionen für künftighin, längstens innerhalb 10 Jahren zu vollziehende Investitionen, 23 Millionen aber zur Tilgung des grössten Theiles jener schwebenden Schuld verwendet werden, welche aus der Gebahrung früherer Jahre herrührt. Ohne Zweifel ist der Betrag von rund 100 Millionen, welche die Regierung für Investitionen verlangt, nothwendig; es mag jedoch hier konstatirt sein, dass die geplanten Investitionen, obgleich sie innerhalb mehrerer Jahre zu vollziehen sind, ausnahmslos solche sind, welche einem schon jetzt empfundenen Bedürfnisse entsprechen, und der einzureichende Gesetzentwurf tritt nicht mit dem Anspruche auf, der Befriedigung von solchen Bedürfnissen, welche sich bei den Staatsbahnen in den nächsten 10 Jahren entwickeln können, zuvorzukommen. Das wesentlichste Verdienst, zugleich aber auch der Zweck und der Ausgangspunkt des Entwurfes ist, *in die Eisenbahninvestitionen Ordnung zu bringen, ein Programm aufzustellen*, welches mit der Natur und der Dringlichkeit der Erfordernisse rechnet, die Befriedigung jener Investitionsansprüche, welche unter Einfluss eines ständigen Faktors, nämlich der fortwährenden Entwickelung des Verkehrs entstehen, von der Gestaltung des Resultates des Staatshaushaltes unabhängig zu machen. Bei der Aufstellung des gegenwärtigen Programms sind grosse prinzipielle Fragen nicht aufgetaucht, denn es beruht auf einer vollkommen positiven Basis, auf der Basis der bereits erkannten Erfordernisse. Dies geht aus den Summen hervor, welche zur Ausstattung der einzelnen Geschäftszweige verlangt werden. Für Werkstätten, Heizhäuser und Fahrbetriebsmittel wird mehr als die Hälfte der 100 Millionen verwendet werden und zwar für Werkstätten 23 Millionen, für Verkehrs- und Betriebsmittel 39 425 000 fl. Ausserdem gibt es nur noch zwei bedeutende Posten, nämlich für zweite Geleise und Linienumgestaltungen 13 650 000 fl., für Bahnhöfe und Erweiterung von Aufnahmegebäuden 17 105 000 fl., für einige grössere Eisenbrücken 2 000 000 fl., für kleinere Investitionen, Ausstattungen 4 750 000 fl. *Neue Linien sind aus dem Programm vollständig fortgeblieben*, weil die Regierung dasselbe mit dem Bau neuer Strecken nicht belasten wollte, denn der einzige Zweck desselben ist es, den Betriebsdienst zur pünktlichen Erfüllung seiner Aufgabe zu befähigen. Die Durchführung des Programms bietet auch in finanzieller Beziehung günstige Aussichten. Vorerst ist zur Tilgung der älteren Schulden und für die im laufenden Jahre durchzuführenden Investitionen die Beschaffung des Betrages von 43 Millionen Gulden nothwendig, zu welchem Zwecke die Regierung *die Emission von 3,5 % steuerfreien Kronenrente-Obligationen* in Aussicht genommen hat. Die späteren Investitionsantheile werden in der Weise festgestellt, dass die Regierung frei wählen könne, ob sie den Bedarf im Wege neuer Emissionen oder im Rahmen des Jahresbudgets decken will. Durch die Rückzahlung der älteren, höher verzinslichen schwebenden Schulden wird das Budget so sehr entlastet, dass dasselbe, ausser der Zinsenlast für die 43 Millionen Rente, auch die Investitionsraten ertragen kann, ohne dasselbe in grösserem Maasse zu belasten, als dies in der Periode der früher bewilligten Nachtragskredite der Fall gewesen ist. Es erscheint wünschenswerth, dass der Gesetzentwurf möglichst bald erledigt werde, denn die rasche Durchführung des Programms ist vom Standpunkte der Finanzen und des Eisenbahndienstes nothwendig.

Die Vizinalbahnen in Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Zum Schlusse des Jahres 1896 standen — auf Grund der Theilung der Einnahmen — 72 Vizinalbahnen mit einer Betriebslänge von 3 705 km unter Verwaltung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen. Diese Bahnen hatten eine Gesammt-Roheinnahme von 7 633 160 fl. oder durchschnittlich 2 060 fl. für das Kilometer. Die höchste kilometrische Einnahme, und zwar 9 040 fl., hatte die Petrozsény-Lupényer Kohlenbahn, dann folgt die Marmaroser Salzbahn mit 5 210 fl. und die Gross-Kikinda-Gross-Becskereker Bahn mit 3 600 fl. Die Bahnen Vinkovce-Brcska, Steinamanger-Pinkafeld, Kronstadt-Háromszék und Pusztatenyö-Kun-Szt. Marton hatten eine Einnahme von 3 000 fl. für das Kilometer. Bei 20, zumeist neu eröffneten, Vizinalbahnen betrug die Einnahme unter 1 000 fl.

Eisenbahn Marmaros-Sziget-Landesgrenze.

Der Königlich Ungarische Handelsminister wird demnächst im Ungarischen Reichstage einen Gesetzentwurf einbringen, auf Grund dessen zur vollständigen Deckung der Baukosten der Eisenbahn Marmaros-Sziget-Landesgrenze ein Nachtragskredit im Betrage von 2 000 000 fl. verlangt wird.

Die Behandlung der Thiertransporte auf den Eisenbahnen

war anlässlich des im Vorjahre in Budapest abgehaltenen internationalen Kongresses der Thierschutzvereine Gegenstand zweier Vorträge, welche übereinstimmend dahin konkludirten, dass die Eisenbahnen die Verantwortlichkeit für einen klagelosen Transport der ihnen zur Beförderung übergebenen Thiere übernehmen sollten, und dass eine gesetzliche Feststellung dieser Verpflichtung anzustreben sei. Dabei ist ferner betont worden, dass eine solche Verpflichtung der Eisenbahnen nicht blos gesetzlich geregelt, sondern auch international geordnet werden müsste, wenn die bestehenden Missstände wirklich beseitigt werden sollen. Es wurde nun beschlossen, einerseits bei den Behörden der in Betracht kommenden Länder vorstellig zu werden und andererseits das Centralamt in Bern zu ersuchen, sich mit der Angelegenheit zu befassen. In diesem Sinne hat der Vorstand des Kongresses dem Centralamte in Bern den Generalbericht über die Verhandlungen eingesendet und damit den Wunsch verbunden, dass das Centralamt in seinem eigenen Wirkungskreise das Nöthige verfügen möge,

was einer humanen, dem fortschreitenden Zeitgeist entsprechenden Verladung, Wartung, Einstellung, Fütterung und Tränkung der zum Transport gelangenden Thiere entspricht und sowohl für genügend Luft und Raum, als für Schutz gegen Ueberfüllung gesorgt werde.

Das Centralamt in Bern veröffentlicht in einer offiziellen Zuschrift folgende Antwort: „Dem Vorstand des XII. Thierschutzkongresses kann es nicht entgangen sein, dass eine unmittelbare Einwirkung des Centralamtes auf die Eisenbahnverwaltungen durch die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens ausgeschlossen ist. Ebenso wenig ist dasselbe in der Lage, die Vermittelung der Wünsche des Vorstandes an die Regierungen der betheiligten Staaten zu übernehmen, denn diese Vermittelung ist im Art. 57 Ziff. 1 des Uebereinkommens auf die Mittheilungen der vertragschliessenden Staaten und der betheiligten Eisenbahnen beschränkt. Ferner ist ihm durch Art. 57 nur die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des Uebereinkommens — von Seiten der Staaten — gemachten Vorschläge und nicht die Formulirung solcher Vorschläge selbst zugewiesen, so dass also eine Einmischung des Centralamtes auf diesem Wege nicht denkbar ist."

Die Beleuchtung der Wiener Stadtbahn.

Die Frage der Beleuchtung der Wiener Stadtbahn ist nun endgültig entschieden. Es wird theilweise elektrisches Licht, theilweise Gasglühlicht, theilweise Oelgas verwendet werden. Die Brünner Elektrizitätsfirma R. Bartelmus hat die elektrische Beleuchtung sowie die Lieferung der elektrischen Kraft für einzelne Hebewerke auf die Dauer von 4 Jahren erstanden. Die Firma wird vom nächsten Jahre angefangen die elektrische Beleuchtung der Bahnsteige, Stationshallen und Treppen bei den Bahnhöfen und Haltestellen der Wiener Stadtbahn übernehmen und die elektrische Kraft für die Wasseranlagen und Pumpen sowie für die Central-Weichenstellapparate beistellen. Die Stadtbahn wird für diese Leistungen etwa 250 000 fl. im Jahre bezahlen. Die Firma wird ein Central-Elektrizitätswerk bei Heiligenstadt in der Nähe des Centralbahnhofs der Stadtbahn, jedoch auf ihrem eigenen Grunde, errichten und von dort aus die Kabel zu den einzelnen Stationsgebäuden der Stadtbahn führen. Bis zu den Strommessern in den Stationen werden die Kabel im Eigenthum der Firma bleiben. Die Einrichtungen der Stationen, namentlich die Lampen und Kraftübertragungsapparate werden hingegen von der Stadtbahn beigestellt werden. Die Beleuchtung der Bahnsteige wird mittelst elektrischen Bogenlichts erfolgen. Die Wagen der Stadtbahn werden Oelgasbeleuchtung erhalten. Das Innere der Stationsgebäude wird theils mit Gasglühlicht, theils mit elektrischem Glühlicht beleuchtet werden. Die Frage des elektrischen Betriebs der Wiener Stadtbahn wird neuerdings studirt, hat bisher jedoch kein positives Resultat ergeben.

Lokalbahn Balázsfalva-Sóvárad-Parajd.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten des Gründerkonsortiums, Obergespan Johann Sándor, fand die konstituirende Generalversammlung der 103 km langen Lokalbahn Balázsfalva-Sóvárad-Parajd in Budapest statt. Nach Feststellung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Konstituirung des Büreaus gelangte der Bericht des Konsortialpräsidiums über die bisherige Thätigkeit des Exekutivkomitees im Interesse der Realisirung des Projektes, sowie über die bereits gesicherte Finanzirung der Unternehmung zur Verlesung, welchem zufolge das gesellschaftliche Aktienkapital 4 641 000 fl. beträgt. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes, Ertheilung des Absolutoriums an das Gründerkomitee und protokollarischer Erklärung der erfolgten Konstituirung der Unternehmung als Aktiengesellschaft folgten die Wahlen in die Direktion und in den Aufsichtsrath.

Die von der Hauptlinie Budapest - Nagyvárad - Brassó-Predeal der Königlich Ungarischen Staatsbahnen abzweigende Linie Balázsfalva - Sóvárad - Parajd wird mit Durchschneidung der Komitate Kis-Küköllö und Maros-Torda in südwest-nordöstlicher Richtung die vorbenannte Hauptlinie in der zukünftigen Station Parajd mit der projektirten Linie Parajd - Csík-Karczfalva verbinden und durch diese im Anschlusse an die Ghymespasslinie ihre Fortsetzung im Anschlusse an das Königlich Rumänische Eisenbahnnetz finden und daher von Bedeutung für die Ergänzung des östlichen Siebenbürgischen Eisenbahnnetzes und speziell für die Ausbeutung der grossen ärarischen Salzbergwerke bei Sóvárad, sowie der dortigen ausgedehnten Waldbestände für den Export nach dem holzarmen Rumänien sein.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Generalversammlung und Aenderung des Besoldungsschemas der Bediensteten betreffend. Am 31. Mai wurde die Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgehalten. Den Vorsitz führte Markgraf Alexander Pallavicini. Als Regierungskommissar fungirte Ministerialrath Dr. Haardt. In der Versammlung waren 30 Aktionäre anwesend, welche 406 Stimmen vertraten. Nach Erledigung der Formalien verlas Generaldirektor Hofrath Jeitteles den Bericht des Verwaltungsrathes, welcher die Ergebnisse des Bahnbetriebes rekapitulirt und besonders eingehend den Arbeiterstreik, sowie den Schachtbrand in den Kohlenwerken bespricht. Der Bericht erklärt, dass das günstige Resultat des Jahres 1896 hauptsächlich dem bedeutenden Verkehrsaufschwunge des Hauptnetzes und der konsolidirten Entwickelung der Lokalbahnen zuzuschreiben sei. Die Verwaltung habe aus diesem Anlasse den in den Gehaltsklassen bis 1600 fl. befindlichen Beamten eine ausserordentliche Remuneration bewilligt und fahre überhaupt mit des successiven dauernden Verbesserung der Lage der Bediensteten fort. Der Geschäftsbericht wurde genehmigt und der Verwaltung das Absolutorium ertheilt. Die Anträge bezüglich der Verwendung des Reingewinnes sowie der Bezahlung der Dividende von 149,25 fl. wurden einstimmig angenommen.

Ferner wurde folgender Antrag angenommen:

„Die Generalversammlung genehmigt zum Zwecke der Dotirung des Baureservefonds des öffentlichen Eisenbahnunternehmens, mit Ausschluss der Lokalbahnen, die Aufnahme eines neuen, mit jährlich 4 % zu verzinsenden und innerhalb der Jahre 1898 bis 1940 zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 20 000 000 fl., welches im übrigen nach dem Typus des Anlehens vom 1. Juni 1891 zu gestalten ist, sodass die Bezahlung der Zinsen und des Kapitals ohne jeden Steuer-, Gebühren- und sonstigen Abzug zu erfolgen hat, wobei entsprechend dem Uebereinkommen mit der Staatsverwaltung der im Zeitpunkte der Einlösung des Hauptbahnnetzes noch unverloost aushaftende Rest vom Staate zur Selbst- und Alleinzahlung übernommen wird. Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrath, sämmtliche Maassnahmen zu treffen, welche behufs Kontrahirung und bücherlicher Sicherstellung dieses Darlehens erforderlich sind, und die Begebung in der für die Gesellschaft günstigsten Weise vorzunehmen."

An diesen Antrag knüpfte Hofrath Jeitteles folgende interessante Bemerkungen:

„Die Frage des Zinsfusses der neuen Anleihe wurde auf das Eingehendste erwogen. Ob in Oesterreich der Zeitpunkt schon gekommen ist, in welchem man bei rückzahlbaren Anlehen unter 4 % herabgehen kann, kann nicht allgemein, sondern nur von Fall zu Fall beurtheilt werden. Die Verwaltung hat ihre 4 % Anlehen in der letzten Zeit fast immer über Pari begeben. Die Emission 3 oder 3,5 % Anlehen könnte, da die Gesellschaft nur auf Oesterreichische Währung lautende Prioritäten begeben will, nur erheblich unter Pari erfolgen, sodass der Nordbahn ein bedeutendes Mehrerforderniss bei der Tilgung erwachsen würde, welches um so schwerer ins Gewicht fällt, weil die Amortisation innerhalb der relativ kurzen Konzessionsdauer von 44 Jahren erfolgen muss. Wir könnten ein niedriger verzinsliches Anlehen nur dann mit Vortheil begeben, wenn wir einen besseren Kurs erreichen würden, als jetzt zu erzielen ist. Ob wir später, wenn die Goldwährung hergestellt ist, nicht zur Konvertirung unserer 4 % Anlehen schreiten werden, ist eine andere Frage, welcher wir jedoch jetzt durch die Emission einer 4 % Anleihe nicht präjudiziren, weil wir eben die Anleihe zum Parikurse begeben und bei der Rückzahlung keine Verluste erleiden können."

Das mit Wirksamkeit vom 1. November 1891 für die im Bahndienste dieser Gesellschaft stehenden Unterbeamten und Diener eingeführte und seither wiederholt zu Gunsten derselben in einzelnen Positionen abgeänderte Besoldungsschema ist durch neuerliche Beschlüsse des Verwaltungsraths einer durchgreifenden Umbildung in der gleichen Richtung unterzogen worden. Hierdurch wurden die bisher im allgemeinen mit 500 fl. bemessenen Höchstgehälter der Unterbeamten auf 550 fl. erhöht und speziell im Stande der Stationsleiter, der Heizhauswärter sowie der Verschubparthieführer Aufbesserungen der niedersten Bezüge von 40 bis 100 fl. für das Jahr eingeführt. Die Maschinen- und Kesselwärter wurden stabilisirt und denselben sowie den ihnen nun gleichgestellten Dampfpumpenwärtern, dann den Heizhaus-, Bahn-, Stations- und Weichenwärtern die Vorrückung in höhere Gehaltsklassen, als bisher, ermöglicht. Alle Telegraphengehilfen wurden zu Telegraphisten mit dem bezüglichen höheren Gehalte ernannt.

Kaschau-Oderberger Bahn.

Die Direktion der Kaschau-Oderberger Bahn in Budapest hat vom Oesterreichischen Eisenbahnministerium zwei Erlasse erhalten, welche sowohl von finanzieller als von prinzipieller Bedeutung sind. Einerseits handelt es sich um die Forderung, neue Investitionen vorzunehmen, andererseits um die Forderung der Regierung, gewisse ältere Investitionen nicht auf Kapital-, sondern auf Betriebskonto zu buchen. Letztere bildet schon seit einiger Zeit den Gegenstand eines lebhaften Schriftwechsels. Mit Rücksicht auf die zunehmende

Steigerung des Verkehrs fordert das Oesterreichische Eisenbahnministerium in einem Erlasse die Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft auf, das zweite Geleis auszubauen und die Fahrbetriebsmittel in der Weise zu vermehren, dass 500 Wagen und 15 Lokomotiven angeschafft, und überdies mehrere nothwendige Bauten durchgeführt werden. Das gesammte Erforderniss für diese Investitionen würde mehr als 4 000 000 fl. betragen. Der zweite Erlass des Oesterreichischen Eisenbahnministeriums bezieht sich auf die seit einer Reihe von Jahren zwischen der Oesterreichischen Regierung und der Verwaltung der Bahn schwebende Differenz hinsichtlich der Verrechnung jener Investitionen, die aus dem im Jahre 1889 abgeschlossenen Silber-Prioritätsanlehen im Betrage von 5 500 000 fl. bestritten wurden. Dieses Anlehen wurde ausdrücklich für die Investitionen auf der Oesterreichischen Strecke bewilligt und kontrahirt. Die Investitionen sind in dem Motivenberichte zu dem von dem Reichsrathe s. Zt. beschlossenen Gesetze angeführt. Die Direktion bezieht sicht darauf, dass sie vor der Ausführung der Investitionen jedesmal um die Genehmigung der Oesterreichischen Regierung eingeschritten sei. Bei einem namhaften Theile dieser Investitionen forderte jedoch das Oesterreichische Handelsministerium, dass derselbe nicht aus den Investitionsanlehen gedeckt, sondern zu Lasten des Betriebs gebucht werde. Die Verwaltung erhob in jedem einzelnen Falle gegen diese Forderung Vorstellungen unter dem Hinweis darauf, dass das Anlehen ausdrücklich zu dem bezeichneten Zwecke aufgenommen wurde und buchte diese gemachten Auslagen zu Lasten des Investitionsfonds.

Aus dem Anlehen von 5 500 000 fl. wurden 2 500 000 fl. zur Refundirung der Garantieschuld an die Oesterreichische Regierung gezahlt und der Rest von 3 000 000 fl. wurde für Investitionen verwendet. Da die Oesterreichische Regierung bei wiederholten Anlässen der Verwaltung mittheilte, dass sie sich die Entscheidung hinsichtlich der Bedeckung der Kosten für einen späteren Zeitpunkt vorbehalte, glaubte die Eisenbahndirektion die Berechtigung zu besitzen, genau so wie bis dahin vorzugehen und alle jene Ausgaben, die nicht strikte auf das Konto der Bahnerhaltung zu stellen sind, zu Lasten des Investitionsfonds zu buchen. Die Direktion verwies auch auf den Vertrag vom Jahre 1876, welcher bestimmt, dass der jeweilige Betriebsüberschuss der einen Strecke dem Netze in der anderen Staatshälfte zu gute kommen müsse. Das Oesterreichische Netz der Kaschau-Oderberger Bahn erzielte seit jener Zeit regelmässig einen Betriebsüberschuss, welcher im Sinne des Vertrags vom Jahre 1876 der Ungarischen Strecke bezw. der Ungarischen Zinsengarantie gutgeschrieben wurde. Der daraus entstammende Betrag wurde jedes Mal an die Ungarische Staatskasse abgeführt. Die Differenz, die zwischen der Oesterreichischen Regierung und der Kaschau-Oderberger Bahn hinsichtlich der Verrechnung der Investitionen besteht, bezieht sich auf den Betrag von 990 000 fl. Der Erlass des Eisenbahnministeriums stellt für die Summe von 400 000 fl. die unbedingte Forderung, dass diese Summe zu Lasten des Betriebs gebucht werde; hinsichtlich der Restsumme behielt sich die Oesterreichische Regierung eine Aeusserung für einen späteren Zeitpunkt vor. Die Kaschau-Oderberger Bahn hat vor etwa 5 Jahren aus eigener Initiative die Legung des zweiten Geleises auf der Oesterreichischen Strecke geplant und dafür die Genehmigung der Oesterreichischen Regierung angesucht, ohne jedoch einen Bescheid erlangen zu können. Allerdings schlug die Verwaltung gleichzeitig eine direkte Verbindung ihres Netzes mit dem Preussischen Eisenbahnnetze von Kaschau bis Annaberg mit einer Ueberbrückung der Nordbahnstrecke vor; diese Verbindungslinie sollte jedoch nur für den Wagenladungsverkehr, daher ausschliesslich für Massengüter bestimmt sein, um eine raschere Abfertigung der Ausfuhrgüter zu ermöglichen. Die Verwaltung der Kaschau-Oderberger Bahn ist bisher über die neuen Erlasse des Eisenbahnministers noch nicht schlüssig geworden. In den Kreisen der Ungarischen Regierung ist man der Ansicht, dass die Frage sich im engen Zusammenhange mit den übrigen Angelegenheiten der gemeinsamen Eisenbahnen befinde, daher auch nur mit diesen vereint zur Lösung gebracht werden könne.

Unter Vorsitz des Direktionspräsidenten Reichstagsabgeordneten Dr. Falk und in Anwesenheit von 67 Aktionären, welche 30 750 Aktien vertraten, fand am 3. d. Mts. die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft statt. Der Bericht der Direktion, welcher die in Nr. 42 S. 377 d. Ztg. enthaltenen Daten enthält, wurde zustimmend zur Kenntniss genommen. Nach Verlesung des Aufsichtsrathsberichtes ergriff Aktionär Szeudei das Wort, um an der Hand der Geschäftsberichte die über alle Erwartung günstige Entwickelung der gesellschaftlichen Eisenbahn und die stete Steigerung der Einnahmen zu konstatiren. Sein Antrag, der Direktion, dem Aufsichtsrathe, dem Generaldirektor Peter von Rath sowie dem Beamtenkörper protokollarisch Dank zu votiren, wurde unter allgemeiner Zustimmung angenommen. Aktionär Ph. Kunváry schloss sich den Ausführungen des Vorredners an und zwar als einer jener Aktionäre, die Jahrzehnte hindurch das Gebahren der Direktion bezw. der Gesellschaft mit grosser Aufmerksamkeit beobachtet haben. Er konnte mit Freuden konstatiren, dass durch die zielbewusste Leitung die Betriebsergebnisse der Kaschau-Oderberger Bahn von 1872 bis heute sich geradezu überraschend gestaltet haben und die Steigerung der Reineinnahmen so rapid gewesen sei, dass man dieselbe Amerikanisch nennen könne. Hierauf machte derselbe auf die Gefahr aufmerksam, die der Gesellschaft aus den vorerwähnten beiden Erlassen der Oesterreichischen Regierung entstehen könne, indem er ausführte, dass, wenn in Betracht gezogen werde, dass die Oesterreichische Strecke schon seit dem Jahre 1881 ausserhalb der Staatsgarantie steht, von Jahr zu Jahr immer steigende Betriebsüberschüsse ausweist, die im Jahre 1896 die Höhe von 280 000 fl. erreichten, ferner dass die Gesellschaft den vom Oesterreichischen Staate genossenen Staatsvorschuss bereits refundirt hat, anerkannt werden müsse, dass die besagten Erlasse für die Gesellschaft eine wesentliche Gefahr bilden. Obwohl die von der Oesterreichischen Regierung befolgte Politik gegenwärtig keiner Kritik unterworfen werden solle, so müsse es doch als fragwürdig hingestellt werden, ob auch so grosse Investitionen, wie die geforderten, nothwendig sind. Bei der Durchführung der bezeichneten Arbeiten würde sich das Reinerträgniss der Oesterreichischen Linien bedeutend verringern und die Ungarische Regierung müsste dementsprechend grössere Zuschüsse leisten, wodurch sowohl die Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft als auch der Ungarische Staat namhaften Schaden erleiden würden. Redner gibt der Hoffnung Ausdruck, dass, gleich wie bisher, auch in Zukunft alles vermieden werden wird, was den finanziellen Stand der Gesellschaft verschlechtern könnte und dass die Direktion alles aufbieten werde, dass nur solche Investitionen durchgeführt werden, die im Interesse der Gesellschaft liegen und als unaufschiebbar erkannt werden.

Präsident Dr. Falk bestätigte, dass die Oesterreichische Regierung die vorerwähnten beiden Erlasse an die Gesellschaft gerichtet habe und dass die angeführten Daten den thatsächlichen Verhältnissen entsprechen. Diese Angelegenheit habe aus dem Grunde im Direktionsberichte keine Aufnahme gefunden, weil die Erlasse jüngsten Datums sind, die Direktion erst kürzlich in einer stattgehabten Sitzung sich mit dem Gegenstande eingehend beschäftigte und den Generaldirektor beauftragt hat, die Details zu studiren und dann Vorschläge zu erstatten. Er hofft übrigens, dass die Oesterreichische Regierung schliesslich so viel Einsicht bekunden werde, um nur solche Investitionen zu fordern, die thatsächlich nothwendig sind und auch den Interessen der Gesellschaft entsprechen. Die Angelegenheit habe aber auch einen prinzipiellen Hintergrund. Der bisherigen Gepflogenheit entsprechend, wurden nämlich die Investitionen auf Investitionskonto verbucht, nachträglich wurden aber einige Sätze seitens der Oesterreichischen Regierung diffikultirt und gefordert, diese Ausgaben zu Lasten des Betriebes zu stellen. Hierdurch würden sich naturgemäss die Ueberschüsse der Oesterreichischen Linien und die zu Gunsten Ungarns geschriebenen Beträge verringern. Die Regierungen beider Staaten haben sich bezüglich dieser seit Jahren schwebenden Frage noch nicht geeinigt und die Direktion hat aus ihrer jüngsten Sitzung an den Königlich Ungarischen Handelsminister eine neuerliche Zuschrift gerichtet, in welcher sie um Beschleunigung der Sache bittet.

Hierauf enunziirte Präsident Falk die Zurkenntnissnahme der Direktionsvorlagen, Annahme der Bilanz und Ertheilung des Absolutoriums und dankte schliesslich im eigenen sowie im Namen der Direktion, des Aufsichtsrathes und des Generaldirektors für die zum Ausdruck gebrachte Anerkennung.

Schliesslich wurden die ausscheidenden Funktionäre wiedergewählt. Nach der Generalversammlung fand die Konstituirung der Direktion statt. Einstimmig wurde Dr. Max Falk zum Präsidenten und Eduard Loisch zum Vizepräsidenten gewählt.

Lokalbahn Strakonitz-Winterberg.

Die am 4. d. Mts. stattgehabte Generalversammlung dieser Gesellschaft nahm einen interessanten Verlauf. Nach dem vom Präsidenten Ludwig Lobmeyr für 1896 erstatteten Geschäftsberichte hat sich das Betriebs- und das finanzielle Ergebniss der gesellschaftlichen Lokalbahn im verflossenen Jahre im allgemeinen gut, in einzelnen Positionen sogar günstiger als im Vorjahre gestaltet. Die Summe der Betriebseinnahmen betrug 95 177 fl., der Ausgaben 46 522 fl., es verblieb sonach ein Betriebsnettoertrag von 48 655 fl. und zuzüglich des Zinsenüberschusses von 4 266 fl. ein Jahresertrag von 52 921 fl. verfügbar. Hiervon sind die Verwaltungsauslagen von 1 913 fl. in Abzug zu bringen, so dass ein Gewinn von 51 008 fl. bleibt. Da die garantirte Verzinsung und Amortisirung des Anlagekapitals sowie die Dotirung des Tilgungsfonds der Prioritätsobligationen 52 836 fl. beträgt, so ist aus dem Titel der Staatsgarantie ein Betrag von 1 828 fl. erforderlich, d. i. 3,46 % des garantirten Reinerträgnisses,

um 5,33 % weniger als im Vorjahre. Der Bericht sowie der Rechnungsabschluss wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium ertheilt.

Den nächsten Punkt der Tagesordnung bildete die Beschlussfassung über den Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Abänderung des § 38 der Statuten dahin, dass der Rückzahlung der Zinsen und Vorschüsse aus dem Titel der Staatsgarantie der Vorrang vor der planmässigen Tilgung der Stammaktien und der Vertheilung einer Dividende an dieselben eingeräumt werde. Mit diesem Antrage hat es folgende Bewandtniss: Die letzte Generalversammlung hat eine Statutenänderung dahingehend beschlossen, dass der ursprüngliche Zweck des gesellschaftlichen Unternehmens, welcher auf den Bau und Betrieb einer Bahn von Strakonitz nach Winterberg beschränkt war, erweitert werde, und dass durch die gegenwärtige Aktiengesellschaft eine Fortsetzung der Bahn nach Wallern eventuell mit einer Abzweigung nach Eleonorenhain an die Bayerische Landesgrenze, gebaut und betrieben werde. Die auf Grund dieses Beschlusses mit dem Eisenbahnministerium gepflogenen Unterhandlungen konnten aus dem Grunde nicht zum Abschlusse gelangen, weil das Ministerium die Konzessionirung der Fortsetzungslinie davon abhängig macht, dass für die beiden Linien (die jetzt schon bestehende und die Fortsetzungslinie) eine einheitliche Betriebsrechnung geführt und dass grundsätzlich festgestellt werde, dass die aus dem Titel der Garantie der Verzinsung und Amortisirung der Prioritätsobligationen und Prioritätsaktien geleisteten Vorschüsse vor der Verzinsung der Stammaktien zu refundiren sind. Dieser Grundsatz widerspricht jedoch dem § 36 der Statuten der alten Linie, welcher den Zinsen der Stammaktien den Vorzug vor der Refundirung der Staatsvorschüsse einräumt, infolge dessen der Verwaltungsrath den Antrag auf Aenderung des § 38 der alten Statuten vorlegte. Gegen diesen Antrag erhob eine Anzahl von Aktionären nachdrücklich Opposition, indem sie geltend machte, dass durch die beantragte Statutenänderung ihr Stammaktienbesitz geschädigt und theilweise entwerthet würde, und gab gegen die Beschliessung desselben einen Protest zu Protokoll. Der Antrag wurde jedoch mit mehr als Zweidrittelmajorität der Stimmen angenommen.

Südbahn.

Freiherr von Chlumecky hat am 3. d. Mts. seine Funktion als Präsident der Südbahn angetreten. Derselbe fand sich im Büreau des Generaldirektors Hofrath Eger ein, wo sich vorher die Direktoren und deren Stellvertreter versammelt hatten. Hofrath Eger begrüsste den neuen Präsidenten mit einer Ansprache, in welcher er der Freude Ausdruck gab, dass Freiherr von Chlumecky sich entschlossen habe, an die Spitze der Südbahn zu treten. Freiherr von Chlumecky erwiderte auf die Ansprache in der verbindlichsten Weise und dankte für die Sympathien, die ihm entgegengebracht wurden. Ein Programm entwickelte Freiherr von Chlumecky bei diesem Anlasse nicht. Den Begrüssungsreden folgte seitens des Generaldirektors die Vorstellung der versammelten Direktoren und Vorstände.

Generalversammlung der Szatmár-Nagybányaer Eisenbahngesellschaft.

Die unter Vorsitz des Direktionspräsidenten am 21. Mai dieses Jahres in Budapest abgehaltene diesjährige Generalversammlung der Aktionäre der Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn (im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und auf Konto der Eigenthümerin verwaltet) hat den Bericht der Direktion über das Betriebsjahr 1896 genehmigend zur Kenntniss genommen. Diesem zufolge beträgt der Reingewinn im Jahre 1896 31 421,47 fl. und nach Hinzufügen des Uebertrages vom Vorjahre von 1 479,77 fl. steht der Generalversammlung der Betrag von 32 901,24 fl. zur Verfügung.

Die Anträge der Verwaltung, welchen zufolge 3 220,01 fl. als Theilzahlung an die Nationalbank für Deutschland zu zahlen wären, ferner 2 800 fl. für die Ausloosung von 28 Prioritätsaktien, 25 519 fl. als 3,5 % Dividende auf 7 290 Prioritätsaktien und 1 366,23 fl. als Uebertrag auf das Jahr 1897 zu verwenden wären, wurden einstimmig angenommen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direktion und den Aufsichtsrath erfolgte die Wahl in die letztgenannte Körperschaft.

Die Bilanz weist folgende Ziffern auf: Aktiven: Eisenbahnbauten 1 250 000 fl., Neuinvestitionen 160 739,89 fl., Depositen 6 000 fl., Debitoren 72 130,02 fl., zusammen 1 488 869,91 fl. Passiven: Stammaktien 500 000 fl., Prioritätsaktien 750 000 fl., Reservefonds 20 199,02 fl., Investitionsfonds 94 419,01 fl., Darlehen der Nationalbank für Deutschland 60 000 fl., Depositen 6 000 fl., Kreditoren 25 350,64 fl., Betriebsüberschuss sammt Vortrag 32 901,24 fl., zusammen 1 488 869,91 fl.

Ungarische Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Die Ungarische Lokaleisenbahn-Gesellschaft beschloss, für das Jahr 1896 eine Dividende von 5 fl. = 5 % zu vertheilen.

Zahnradbahn auf den Gipfel des Meerauges im Tatragebirge.

Die Ungarische Touristengesellschaft hat die materielle Unterstützung des vom Civilingenieur Josef Pfirn entworfenen Tatra-Zahnradbahnprojektes beschlossen. Die Linie, deren Baukosten mit 900 000 fl. veranschlagt sind, wird in Fortsetzung der von der Station Csorba der Hauptlinie Csácza-Kaschau der Kaschau-Oderberger Bahn zum Csorbaer See führenden 5 km langen Zahnradbahn bis zum Meeraugesee und von dort aus bis zur Meeraugespitze (Gipfel der Tatra) führen. Die Endstation der Bahn liegt in einer Höhe von 2 230 m über der Meeresfläche.

Generalversammlung der Zólyombrezó-Breznóbánya-Tiszolczer Lokalbahn.

Vorgenannte Lokalbahn-Aktiengesellschaft hat ihre diesjährige (2.) Generalversammlung am 10. Mai l. J. in Budapest abgehalten und über die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres sich Bericht erstatten lassen. Diese im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen befindliche und auf Grund des sogenannten Normalvertrages verwaltete Bahn hat im Jahre 1896 einen Reingewinn von 35 172,78 fl. ergeben, von dem 150 fl. dem Reservefonds zugeführt, 30 507,40 fl. zur Ausrichtung einer Dividende auf 13 867 Prioritätsaktien (2,20 fl. für die Aktie) verwendet, 1 475 fl. als Tantieme an Direktion und Aufsichtsrath vertheilt und der Rest von 3 040,38 fl. auf das Jahr 1897 übertragen werden sollen.

Die Bilanz gestaltet sich folgendermaassen:

Aktiven:	
rückständige Zahlungen für Stammaktien	338 054,66 fl.
Kontokurrentforderungen	26 056,00 „
Baukonto	3 893 400,00 „
Werthpapierkonto	18 150,00 „
Depositen	6 400,00 „
noch nicht liquidirter Betriebsüberschuss	9 740,91 „
zusammen	4 291 801,57 fl.

Passiven:	
13 867 Prioritätsaktien à 400 Kronen	2 773 400,00 fl.
5 600 Stammaktien „ 400 „	1 120 000,00 „
Forderung der Bauunternehmung	311 008,79 „
Reservefonds	18 170,00 „
Depositen	6 400,00 „
Kautionen	27 650,00 „
Betriebsüberschuss für das Jahr 1896	35 172,78 „
zusammen	4 291 801,57 fl.

Ungarische Fluss- und Seeschiffahrt-Aktiengesellschaft.

Der Handelsminister hat die von der Direktion der Ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt-Aktiengesellschaft für das Jahr 1896 aufgestellte Bilanz genehmigt und wird dieselbe nunmehr der am 15. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Die Bilanz schliesst mit einem Reingewinn von 381 000 fl. ab, was einer 7,6 % Verzinsung des 5 000 000 fl. betragenden Aktienkapitals entspricht. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass, nachdem der ausgewiesene Gewinn die Auszahlung einer höheren als 5 % Dividende gestattet, die Gesellschaft die ihr für den entgegengesetzten Fall zugesicherte Mehrsubvention von 50 000 fl. selbstverständlich nicht in Anspruch nimmt. Ferner ist es für die Beurtheilung der bisherigen Ergebnisse obengenannter Gesellschaft von Wichtigkeit, dass von der, der Gesellschaft zukommenden staatlichen Subvention von 400 000 fl. nicht der volle Betrag unter den Jahreserträgnissen verrechnet, sondern ein Betrag von etwa 40 000 fl. dem Separat-Reservekonto zugeführt wurde, welches damit die Höhe von 400 000 fl. erreicht hat. Zieht man in Betracht, dass das Jahr 1896 einerseits mit den Kosten der Milleniumsausstellung, andererseits mit den durch die Feierlichkeiten am Eisernen Thor verbundenen sehr erheblichen Auslagen belastet war, so präsentirt sich das Erträgniss dieses zweiten Betriebsjahres um so befriedigender, als die volle Thätigkeit der Gesellschaft erst mit Beginn dieses Jahres aufgenommen wurde. Es wird beabsichtigt, der Generalversammlung die Bezahlung einer 5,5 % Dividende vorzuschlagen und sodann nach Dotirung der Fonds für Reserve, für Assekuranz, für das Pensionsinstitut und für die Abfuhr der dem Staate zukommenden Gewinnbetheiligung den Betrag von 50 000 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Das junge Unternehmen wird sodann über Reserven von etwa 900 000 fl., also 18 % des eingezahlten Aktienkapitals, verfügen. Der Schiffspark besteht aus 43 Dampfern mit ungefähr 16 000 PS. und 225 Schleppschiffen mit 1 000 000 Centnern Tragfähigkeit.

Strike der Bediensteten der Wiener Tramwaygesellschaft.

Die Bediensteten der Wiener Tramwaygesellschaft, in deren Besitze sich fast sämmtliche Pferdebahnlinien Wiens befinden, stellten am Pfingstsonntag Morgens die Arbeit ein, nachdem die Verwaltung den seitens der Bediensteten gestellten Forderungen nur zum Theil entsprechen zu können erklärt hatte. Der Strike dauerte volle drei Tage. Erst am 8. d. Mts. Abends konnte derselbe beigelegt und der ordnungsmässige Betrieb am 9. d. Mts. Morgens wieder aufgenommen werden. Die Forderungen, welche die Bediensteten schliesslich stellten, sind im wesentlichen die folgenden:

Die tägliche Arbeitszeit beträgt gegenwärtig zwölf Stunden, jedoch sind die Bediensteten verpflichtet, an einzelnen Tagen der Woche in der zwölfstündigen Arbeitszeit eine Unterbrechung von mehreren Stunden eintreten zu lassen, so dass sich die Arbeitsdauer oft auf die ganze Betriebszeit der Tramway, nämlich 18 Stunden, erstreckt. Es wurde nun die Forderung gestellt, dass die unterbrochene Dienstzeit den einzelnen Angestellten nicht öfter als einmal in der Woche treffen darf. Ferner wurde begehrt, dass die definitive Anstellung der Bediensteten, welche jetzt nach fünfzehnjähriger Dienstzeit erfolgt, bereits nach zwölf Jahren eintreten müsse. (Die definitive Anstellung hat die Wirkung, dass der betreffende Bedienstete von fünf zu fünf Jahren eine zehnprozentige Gehaltserhöhung erlangt.) Weiter wurde begehrt, dass die provisorischen Aushilfskutscher nach zweijähriger Beschäftigung ständig bedienstet werden müssen. Alle Bediensteten, mit Ausnahme der Kondukteure, sollen einen um 10 kr erhöhten Tagelohn erhalten und die Reservekutscher ebenso behandelt werden wie die ständigen Kutscher.

Die Verhandlungen schlossen damit, dass die Tramwaygesellschaft diese Nachtragsforderungen acceptirte. Maassgebend für die sofortige rasche Austragung der strittigen Punkte waren vornehmlich Aeusserungen des Statthalters und des Sektionschefs R. v. Wittek, welche durch ihr Verlangen, dass die Verkehrsstörung so rasch als möglich beseitigt werde, das Ende des Strikes herbeigeführt haben. Während des Strikes konnte die Gesellschaft mit Hilfe von neuem Personal im ganzen 50—100 Wagen im Verkehr erhalten, während das konzessionsmässige Minimum 150 Wagen täglich beträgt.

Kursbewegung der Eisenbahnwerthe im Monat Mai d. J.

	Nominalwerth	Dividende pro 1896	Kurs vom 30. April d. J.	Kurs vom 31. Mai d. J.
Aktien:				
Aussig-Teplitzer E.	500 fl.	75,— fl.	1655,—	1645,—
Böhmische Nordbahn . . .	150 „	12,75 „	264,–	270,50
Buschtêhrader E. Lit. A. .	500 fl. KM.	68,50 „	1600,—	1605,—
„ „ „ B. .	200 fl.	24,— „	558,—	560,—
Kaiser Ferdinands-Nordb. .	1 000 fl. KM.	149,25 „	3490,–	3510,—
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	200 fl.	13,— „	289,25	286,50
Nordwestbahn Lit. A. . .	200 „	11,— „	261,50	262,—
„ „ B. . .	200 „	11,75 „	264,50	266,25
Staatseisenbahn - Gesellsch.	200 „	30 Frcs.	349,85	354,50
Südbahn	200 „	4 „	75,50	76,—
Prioritäten:				
Buschtêhrader E.	200 Kr.	4 %	100,20	100,35
Dux-Bodenbacher E. . . .	200 „	3 „	82,60	82,60
Kaiser Ferdinands-Nordb. .	100 fl.	4 „	101,10	101,—
Nordwestbahn	200 „	5 „	110,60	111,10
„	100 „	4 „	100,–	99,75
Staatseisenbahn - Gesellsch.	500 Frcs.	3 „	220,50	223,50
„	200 M.	3 „	105,—	105,—
Südbahn	500 Frcs.	3 „	175,45	177,75
„	200 M.	4 „	119,20	119,40
Marknoten für	100 „	—	58,60	58,60

Aus Russland.

Getreideverkehr von Sibirien zur Ostsee.

Der schleppende Gang, den die Güterbeförderung im allgemeinen in Russland nimmt und der so schlimme Folgen für Handel und Verkehr im Winter 1896/97 gehabt, hat in letzter Zeit der Regierung wiederholt Veranlassung gegeben mit Maassregeln helfend einzugreifen, um möglichste Abstellung herbeizuführen. Ein ganz neues, zum Theil sehr fruchtreiches Gebiet ist nun neuerdings durch die Westsibirische Bahn erschlossen worden, wodurch die dort vorhandenen Gütermassen zur Erreichung des Europäischen Marktes der neuen Bahn zugeführt werden. Aber es zeigt sich auch hier und zwar schon jetzt zu Anfang der Inbetriebnahme der grossen Sibirischen Bahn, dass die Leistungsfähigkeit weder der Westsibirischen Bahn, noch der anschliessenden Russischen Bahnen den Ansprüchen zu genügen vermögen, die der Güterverkehr stellt; um nun soweit möglich hierin Wandel zu schaffen, ist bestimmt worden: 1. Die Ssamara-Slatoustbahn erhält sofort 1 000 Güterwagen und 24 Lokomotiven und muss der Bau von 14 Ausweichestellen sogleich in Angriff genommen und sobald als möglich vollendet werden, damit eine grössere Anzahl von Zügen auf dem einspurigen Geleise verkehren kann. 2. Die Westsibirische Bahn soll in ihrem Bestande dahin reorganisirt werden, dass sie von Ufa bis Omsk reichen und eine Zweiglinie von Omsk nach Jekaterinburg umfassen wird. Schliesslich wird von der Station Kinel bis Ssamara und von Batrak nach Rjäshsk ein zweites Bahngeleise gelegt und 14 neue Ausweichestellen auf der Westsibirischen Strecke geschaffen werden.

Namentlich die letztere Maassregel, nämlich das Legen zweiter Geleise, scheint in hohem Maasse geeignet zu sein, dem Missstande Abhilfe zu schaffen, denn bei den grossen Abständen der Stationen von einander ergibt sich schon ganz von selbst als Folge, dass verhältnissmässig nur wenige Züge am Tage befördert werden können. Die Anlage von Ausweichestellen zwischen den einzelnen Stationen sind wohl auch ein wesentliches Hilfsmittel, aber wirksamer werden immer zweite Geleise sein, die z. Zt. aber nur mit etwa 20 % vertreten sind.

Freie Fahrt der Mitglieder des XII. internationalen Aerztekongresses.

Als der neue Personentarif (im Dezember 1894) mit seinen ganz besonders niedrigen Sätzen zur Einführung gelangte, wurden mit Rücksicht hierauf die bis dahin in Geltung gewesenen Regeln über die Bewilligung von besonderen Vergünstigungen für die reisenden Mitglieder wissenschaftlicher und anderer Kongresse aufgehoben, auf Grund deren den Mitgliedern vom Ort des Kongresses bis zur Station, von der sie ausgefahren waren, die unentgeltliche Rückfahrt gestattet war, was einem Rabatt von 50 % gleichkam. Gegenwärtig wird, wie die „Torg. Prom. Gas." mittheilt, in Anbetracht der besonderen Umstände, unter denen der XII. internationale Aerztekongress vom 7. bis 14. August d. J. in Moskau tagen wird, den Aerzten eine besondere Vergünstigung gewährt, und zwar: die Kongressmitglieder werden vom 1. August bis zum 1. September d. J. sowohl bei der Hinfahrt nach Moskau, als auch bei der Rückreise die Russischen Eisenbahnen unentgeltlich benutzen können. Zu diesem Zweck werden auf Verfügung des Organisationskomitees genannten Kongresses vom Eisenbahndepartement Billete ausgegeben werden, die nur dann gültig sind, wenn eine Bescheinigung darüber vorgewiesen wird, dass besagte Persönlichkeit Mitglied dieses Kongresses ist.

Verzeichniss der Lokomotiven nach Suwinn.

Unter diesem Titel sind von der statistischen Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten in Petersburg Materialien über den Bestand an Lokomotiven auf den Russischen Bahnen veröffentlicht worden. An der Hand dieser Publikation wird berichtet, dass am 1. Januar 1896 auf den Bahnen des Europäischen Russlands vorhanden waren 8 123 Lokomotiven. Davon waren Passagier- und Waaren- und Passagierlokomotiven 1 556, Waarenlokomotiven: dreiachsige 3 736, vierachsige 2 542, sechsachsige 55, fünfachsige 2 und zweiachsige 22, Stationslokomotiven 205, Lokomotivwagen 5. Von den 8 123 Lokomotiven waren Compound-Maschinen 1 013 (d. h. 12,5 %), schmalspurige 154 Lokomotiven (0,2 %). Danach kamen von der Gesammtzahl der Lokomotiven auf Passagier- und gemischte Lokomotiven 19 %, auf Güterzuglokomotiven 79 % und auf Stationslokomotiven 2 %. In Russischen Fabriken wurden hergestellt 4 020 Lokomotiven; davon auf der Newski- 1 236, auf der Kolomnaer 1 236, auf der Malzew- 414, auf der Brjansker 255, auf der Alexandrowskfabrik 245; auf ausländischen Fabriken wurden hergestellt 4 103 Lokomotiven. 45 % aller auf Russischen Eisenbahnen zum 1. Januar 1896 im Verkehr befindlichen Lokomotiven sind in den 70er Jahren hergestellt worden. Die meisten Lokomotiven werden mit Steinkohlen geheizt (3 241 oder 40 %), sodann mit Naphta (2 590 oder 32 %), mit Holz (2 239 oder 28 %); mit Torf werden nur 53 Lokomotiven geheizt. Lokomotiven, die mit ständig wirkenden Bremsen versehen sind, wurden 1 131 gezählt, wobei die Westinghouse-Bremse an 702 Lokomotiven Anwendung fand, Hardy 217, Wenger 105, anderer Systeme 107.

Betriebsergebnisse der Russischen Eisenbahnen im Jahre 1896.

Ueber die Betriebsergebnisse des Jahres 1896 können vorläufig die nachfolgenden, allgemeinen Angaben an der Hand von offiziellen Publikationen mitgetheilt werden.

Um einen Vergleich wenigstens mit einem Jahre zu haben, ist für das Jahr 1895 die entsprechende Zahl in Klammern

hinzugesetzt worden und zwar enthalten die Mittheilung die nachfolgenden Angaben:

Die Gesammteinnahme der Russischen Eisenbahnen (mit Ausnahme der Transkaspi-, Finnländischen, Irinowka-, Obojan-, St. Petersburg-Ssestrorjezk-Eisenbahn und der Linien der ersten Gesellschaft der Zufuhrbahnen) erreichte im Jahre 1896 405 949 338 (382 342 531) R., demnach hat sich die Gesammteinnahme des Jahres 1896 um 23 606 807 R. oder 6,17 % gesteigert. Die Einnahme für die Werst Bahnlänge ist von 12 126 R. im Jahre 1895 auf 12 135 R. im Jahre 1896 gestiegen. Der Güterverkehr steigerte sich im Jahre 1896 auf 5 018 261 000 (4 606 327 000) Pud; der Passagierverkehr bezifferte sich im Jahre 1896 auf 55 235 769 (53 026 616) Personen. Von der Gesammteinnahme der Russischen Eisenbahnen im Jahre 1896 entfallen auf die Staatsbahnen, die eine Ausdehnung von 22 851 (21 435) Werst hatten, 275 580 261 (262 608 307) R. und auf die Privatbahnen, deren Ausdehnung 12 215 (11 506) Werst betrug, 130 369 077 (119 734 224) R.

Es lässt sich also für das Jahr 1896 auf den Bahnen des Europäischen Russlands ein entschiedener Fortschritt in der allgemeinen Entwickelung des Güter- und Personenverkehrs feststellen und dem entsprechend haben sich auch die Einnahmen aus diesen Verkehren gehoben und zwar um die stattliche Verhältnisszahl von 6,17 %. Für einzelne Bahnen lassen sich noch die folgenden Mittheilungen machen.

Die grösste Steigerung der Einnahmen, bei Vergleichung mit dem Jahre 1895, hatten folgende Bahnen aufzuweisen: Baltische und Pskow-Riga- 8 274 657 (7 291 066) R., Katharinenbahn 17 970 962 (13 510 494) R., Transkaukasische 18 597 888 (16 157 571) R., Nikolaibahn 31 927 261 (29 672 060) R., Riga-Orel- 16 170 947 (15 150 617) R., Ssysran-Wjasma- 12 927 335 (11 665 036) R., Wladikawkas- 17 328 110 (15 018 599) R., Moskau-Kasan- 13 868 108 (12 426 935) R., Weichselbahn 6 277 588 (5 263 652) R., Rjäsan-Ural- 18 325 429 (17 209 713) R. und Südostbahnen 27 132 022 (23 417 079) R. Dagegen weisen nachstehende Bahnen die grösste Verringerung der Einnahmen auf: Baskuntschak- 322 347 (438 954) R., Kursk-Charkow-Ssewastopol 18 792 348 (22 454 777) R. und Südwestbahnen 37 289 847 (38 069 873) R.

Da nun in Russland bekanntlich ein einheitlich geregeltes Tarifsystem durchgeführt ist, also auf den verschiedenen Bahnen bei denselben Artikeln die gleichen Tarifsätze zur Erhebung kommen, so lässt sich schon nach den vorstehenden Zahlen im Allgemeinen beurtheilen, wie sich der Verkehr auf den Bahnen entwickelt hat.

Auffallend ist der bedeutende Rückgang auf der Kursk-Charkow-Ssewastopolbahn und den Südwestbahnen, die beide zum Schwarzen Meere führen. Sollte der Weizenexport eine so bedeutende Einbusse erlitten haben?

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen.

1. Der Eisenbahnzugverkehr auf der Almás-Füzitö-Esztergomer Lokalbahn wurde, wegen Beschädigung des Bahnkörpers durch Wolkenbruch zwischen den Stationen Neszmély und Süttö, am 25. Mai l. J. eingestellt und am 30. Mai wieder eröffnet.

2. Laut amtlicher Mittheilung der Kgl. Serbischen Staatsbahn wurde der gesammte Zugverkehr zwischen den Stationen: Jagodina, Tsupria und Greats, Pirot, ferner auf der Strecke Nis-Ristovatz am 30. Mai l. J. wegen Ueberschwemmung des Bahnkörpers, auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, den 3. Juni 1897. (1264)

Königlich Serbische Staatsbahnen. Die infolge Hochwassers auf der Linie Belgrad-Zaribrod eingetretenen Verkehrsstörungen, insbesondere zwischen den Stationen Jagodina, Tsupria, veranlassten uns am 29. Mai l. J. den internationalen Personen- wie Frachtenverkehr auf dieser Linie einzustellen.

Die ununterbrochen fortdauernden ungünstigen Witterungsverhältnisse gestatten uns nicht, schon jetzt den Zeitpunkt für die Wiederaufnahme des internationalen Personen- wie Frachtenverkehrs festzustellen.

Belgrad, den 3. Juni 1897. (1265)

---

2. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Rüstern für den Wagenladungs-Güterverkehr. Am 15. Juni d. J. wird die an der Strecke Liegnitz-Raudten zwischen Liegnitz und Vorderheide gelegene Haltestelle Rüstern, welche gegenwärtig nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient, auch für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen sowie Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Rüstern in den Gruppentarif II (Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen), die Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe, sowie in den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen werden der Frachtberechnung die Entfernungen von Liegnitz mit einem Zuschlage von 5 km oder von Vorderheide mit einem Zuschlage von 6 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Ueber die Frachtsätze für Steinkohlen geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 1. Juni 1897. (1266)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Juni 1897 wird die an der Bahnstrecke Posen-Bentschen zwischen den Stationen Posen und Dombrowka gelegene Haltestelle Gurtschin, welche gegenwärtig nur für die Abfertigung von Personen, Kleinvieh in einzelnen Stücken und für den Wagenladungsverkehr eingerichtet ist, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, Vieh in Wagenladungen, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

Posen, den 2. Juni 1897. (1267)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. wird die für den allgemeinen Güterverkehr neu eröffnete Station Rheindürkheim des Direktionsbezirks Mainz in den direkten Badisch-Hessischen Güterverkehr einbezogen.

Ueber die Frachtsätze geben die für den Güterverkehr eingerichteten diesseitigen Stationen nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 8. Juni 1897. (1268)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr von Ladenburg nach Stationen der Rheinhessischen Nebenbahnen direkte Ausnahmefrachtsätze für Steine des Spezialtarifs III in Kraft.

Darmstadt, den 5. Juni 1897. (1269)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutsch-Sächsischer und Berlin-Stettin-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Die bisher nur für die Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern gültigen Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifes II (Norddeutsch-Sächsischer Seehafen-Ausnahmetarif D 1 und Berlin-Stettin-Sächsischer Seehafen-Ausnahmetarif E, Frachtsätze der Klasse IIb) finden vom 15. Juni d. J. an auch für die Ausfuhr nach **ausserdeutschen** Ländern Anwendung.

Dresden, den 4. Juni 1897. (1270)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1897 wird die Station Hörstel des Direktionsbezirks Münster als Versandstation in den Ausnahmetarif „G“ für ordinäre braune und grüne Hohlglaswaaren des Gütertarifs der Gruppe IV (Altona, Hannover und Münster) aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungen.

Hannover, den 3. Juni 1897. (1271)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Nordwestdeutsch-Mitteldeutsch-Hessischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. werden in vorbezeichnetem Verkehre Frachtsätze nach Station Hannover Südbahnhof des Direktionsbezirks Hannover zur Einführung gebracht, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft geben werden.

Kattowitz, den 2. Juni 1897. (1272)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-Hessisch-Sächsischer Verband. Am 16. Juni 1897 gelangt zum Gütertarif für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Tariftabellen und der Ausnahmetarife. Ferner wird durch den Nachtrag der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) bezüglich der unter Ziffer 5 und 6 des Waarenverzeichnisses genannten Artikel, sowie der Ausnahmetarif 6 (für Braun- und Steinkohlen etc.) auf den Verkehr mit den am Tarife betheiligten Thüringischen Privateisenbahnen ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen

auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 1. Juni 1897. (1273)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Auf Seite 33 und 34 des Nachtrages VII sind die Bemerkungen: „1), 4) u. 3) Nur gültig für Smyrna-Rosinen“ in „1), 4) u. 3) Nur gültig für Weintrauben, getrocknete, Weinbeeren (Cibeben, Korinthen und Rosinen)“ abzuändern.

Auf Seite 13 des Nachtrages VIII ist unter 19. Schweizerische Nordostbahn die Bezeichnung des Ausnahmetarifs „Nr. 1 d“ auf „Nr. 19 d“ zu berichtigen.

München, im Mai 1897. (1274)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Hanseatisch - Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 6. d. Mts. werden die für die Ausfuhr von Eisen und Stahl des Spezialtarifs II über die Hafenstationen Lübeck und Hamburg nach aussereuropäischen Ländern bestehenden Ausnahmefrachtsätze auf die Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern ausgedehnt. Für die Stationen Rostock, Warnemünde und Wismar gelangen neue Ausfuhrfrachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II mit dem gleichen Tage zur Einführung.

Berlin, den 2. Juni 1897. (1275)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Glas, Porzellan und Thonwaaren aller Art in beliebiger Verpackung treten am 10. Juni 1897 nachverzeichnete Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Hermsdorf-Klosterlausnitz (Direktionsbezirk Erfurt) nach	Stückgut	5 000 kg	10 000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes		
Aarau	1012	491	362
Baden	969	463	337
Luzern	1057	543	412
Oerlikon	950	464	343
Rothkreuz	1026	520	392
Wädensweil	1001	501	376
Winterthur	928	449	329
Zürich Hbhf.	960	471	349

Karlsruhe, den 3. Juni 1897. (1276)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Mit dem heutigen Tage tritt im Verkehr nach den Stationen Lübeck und Rostock Hafen ein ermässigter Ausnahmetarif 8 b für Eisen und Stahl etc. des Spezialtarifs II und verschiedene Eisen- und Stahlartikel des Spezialtarifs I in Sendungen von mindestens 10 000 kg zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und Deutschen überseeischen Kolonien in Kraft.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 5. Juni 1897. (1277)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe V (Erfurt, Halle, Magdeburg). Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1897 bis einschliesslich 31. März 1900 werden die im Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe in oben genanntem Tarife aufgeführten besonderen Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets

a) von Beutersitz, Bitterfeld und Burgkemnitz nach Trebbin auf die Station Woltersdorf bei Luckenwalde,

b) von Bitterfeld und Greppin nach Luckenwalde auf die Station Grüna, sowie

c) von Greppin nach Luckenwalde auf die Station Jüterbog

unter den zur Zeit gültigen Anwendungsbedingungen übertragen. Die Frachtsätze unter a bis c betragen sämmtlich 0,22 ℳ. für 100 kg.

Halle a/Saale, den 2. Juni 1897. (1278)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Russischer Eisenbahn - Verband. Vom 1. August 1897 n. St. ab wird im Verkehr mit den Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen die Annahme der Rubelwährung ausgeschlossen.

Die Zusatzbestimmungen unter Ziffer 5 zu § 12 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements im Theil I des Deutsch-Russischen Gütertarifs (I. Nachtrag lfd. Nr. 7), sind daher in der Sternanmerkung, betreffend Ausschluss der Annahme von Rubelwährung, wie folgt zu ergänzen: „Generaldirektion der K. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. August 1897 n. St. ab.“

Bromberg, den 1. Juni 1897. (1279)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Stationen der Nebenbahn Bruchsal-Odenheim-Menzingen in den Ausnahmetarif 6 (Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel) des Tarifs Badische Staatsbahnen-Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 5. Juni 1897. (1280)

Generaldirektion.

Mit Geltung vom 1. Juni d. J. ab sind die Stationen Bierfeld, Dirmingen, Eppelborn, Illingen, Lebach, Nonnweiler, Otzenhausen und Soetern sowie die Holzverladestelle Hölz der Nebenbahnlinien Hermeskeil-Türkismühle und Wemmetsweiler-Lebach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in das Heft 2 des Südwestdeutschen Verbands - Gütertarifs aufgenommen worden.

Ausserdem sind vom gleichen Tage ab infolge Eröffnung der Neubaustrecke Hermeskeil-Türkismühle zahlreiche Entfernungskürzungen im Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken eingetreten. Nähere Auskunft über die Entfernungen und Frachtsätze für die neuen Stationen sowie über die eingetretenen Ermässigungen in den Entfernungen ertheilen die betheiligten Verbandsstationen.

Strassburg, den 2. Juni 1897. (1281)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Am 15. Juni d J. treten im Verkehr zwischen Jicin (B C. B. u. Oe. N. W. B.) und Borna, Borsdorf, Colditz, Döbeln, Frohburg, Groitzsch, Lausigk, Meissen, Naunhof, Oschatz, Rochlitz, Wurzen, Leipzig (Bayer., Berl., Dresdn., Eilenb. Bhf.), Leipzig-Eutritzsch und Leipzig-Stötteritz Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Holz) in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 9. Juni 1897. (1282)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut usw. Am 15. Juni d. J. tritt zum Theil II, Heft I des Verbands-Gütertarifs für den Niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut usw. vom 1. September 1885 der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält besondere Ausnahmefrachtsätze im Verkehre mit bestimmten Westschweizerischen Stationen.

Köln, den 8. Juni 1897. (1283)

Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Ost - Mittel - Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 15. Juni d. J. treten für den Verkehr zwischen der Station Untereggingen der Badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Berlin Anh.-Dresd. Bhf., Landsberg a./Warthe und Mühlhausen i./Thür. andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Erfurt, den 5. Juni 1897. (1284)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Osterreich-Ungarn und Deutschland andererseits. Theil I, Abth. B. (Einführung des Nachtrages II.) Am 1. Juli d. J. tritt zum Theil I, Abth. B. für den vorbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält u. a. Abänderungen und Ergänzungen der Abschnitte E (Güterklassifikation) und F (Nebengebühren-Tarif), insbesondere einen neuen Tarif für die zollamtliche Güterabfertigung durch die Speditionsbüreaus der Rumänischen Eisenbahnen. Insoweit durch die neuen Bestimmungen sich Tariferhöhungen ergeben, treten dieselben erst mit 1. August d. J. in Geltung.

Der Nachtrag ist kostenfrei durch die betheiligten Dienststellen und die Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Breslau, den 9. Juni 1897. (1285)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Die in den Transittarifen vom 15. Juli 1894 für die Beförderung von besonders benannten Gütern, welche von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. und von da mit der Bahn weiter befördert werden, für rohe Baumwolle vorgesehenen Frachtsätze gelten mit Wirkung vom 15. Juni d. J. auch für Baumwolleabfälle.

Strassburg, den 2. Juni 1897. (1286)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch - Russischer Getreide- usw. Ausnahmetarif 7. Mit Gültigkeit vom 3./15. Juni d. J. werden die Zweigbahnstationen der von der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn neu eröffneten Strecke Pirjatin-Dnjepr Krasnoje in den direkten Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 7, für Getreide usw. und Oelsamen über Bachmatsch-Wirballen nach Königsberg i/Pr., Memel und Pillau aufgenommen. Die Anschluss-Frachtsätze an die für Kruti (Seite 39 des Tarifs) gültigen Frachtsätze betragen für 100 kg von:

	Werst	Kop.
Petrowka	119	20,19
Drabowo-Barjatinskaja	135	22,88
Palmira	158	26,78
Solotonoscha	172	29,16
Dnjepr Krasnoje	194	32,88

Bromberg, den 4. Juni 1897. (1287)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Forts. der Amtlich. Bekanntm. S. VI.

Nr. 11. Jahrgang 1897. **Berlin, am 12 Juni 1897.**

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.
A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	—	eis. Gartenstuhl	7	1	Celle	K. E.-D. Hannover	
2	A	5999	1	—	leere Kiste	49	2	Hanau-Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr. Aubach.
3	A	2, 5, 7, 8	4	Pack	Bretter (Thürverkleidungen)	39	3	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
4	A B	2	1	„	Körbe	4	4	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Duisburg-Mainz bezettelt.
5	[illegible]	3146	1	Kiste	Steingut	147	5	Frkfrt.a/M.St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	A G	5953	1	„	l. Porterflaschen	10,5	6	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
7	A L C	2020	1	„	Wäsche u. Kleider	38	7	Berlin P.	K. E.-D. Berlin	
8	A S	8	1	Sack	Säcke	18	8	Frkfrt.a/M.St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr. Coppenbrügge-Hannover.
9	A T	15	1	Reisekorb	Kleider	42	9	Gera	K. E.-D. Erfurt	
10	A W	—	1	Kiste	leer, alt	1,5	10	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
11	B	5	1	Bällchen	leere Hopfensäcke	5	11	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
12	B	—	1	Packet	vernickelte Ofenthür	1	12	Bremen	K. E.-D. Hannover	
13	B	14, 19	2	—	Bett-Kopfphüle, alt	34	13	Hannover N.	„	
14	B	16	1	—	Matratze, alt		14			
15	B	2, 70, 1052	3	Bund	11 Flacheisen	75	15	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
16	B	2671/4	4	Ballen	Bettfedern	75	16	Hagen	„	
17	B F	12655	2	Bund	eis. Gardinenstangen	91	17	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	beschr. Münster.
18	B G	650	2	Pack	Pfannen	54	18	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschr. Elberfeld.
19	B G	3136	1	Kiste	gestickte Bibelsprüche	164	19	Elberfeld	„	
20	B P	10	1	„	ansch. Bleiklumpen	154	20	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	beschr. Hannover.
21	B Z	498	1	—	hölz. Verschlag, leer	13	21	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
22	C	1	2	—	Hakenleisten	?	22	Stade	„	Alzey-Mainz bez.
23	C F G	16, 30	2	—	leere Fässer	—	23	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
24	C H	827	1	—	leere Kiste	17	24	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
25	C H	1549	1	Bund	2 eiserne Rohre	15	25	Augsburg	Bayerische Stsb.	
26	C H S	18	1	Ballen	Juteleinen	90	26	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	M.-Gladbach-Mainz bezettelt.
27	C J	1/5	5	—	Wachtelkäfige	—	27	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
28	C M	9	1	—	leere Kiste	5,5	28	Bremen	K. E.-D. Hannover	
29	C S	3306	1	—	Fass, leer	8	29	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
30	C S	8544	1	Blechballon*)	theerartige Flüssigkeit	65	30	Zempelburg	K. E.-D. Bromberg	*) in einem Korb.
31	C S	8545	1	Korb	1 Blechflasche und einige Glasflaschen mit Oel, 1 Päckchen mit Farben u. Seifen	25	31	„	„	
32	D	—	2	—	Ofentheile	?	32	Minden	K. E.-D. Hannover	
33	D & B	102	1	Kiste	gefüllt	36	33	Mannheim	Badische Stsb.	
34	D C	1269	1	—	Kiste, leer	32	34	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr. Hagen.
35	D E	540	1	Kiste	emaill. Waaren	60	35	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
36	E B	—	8	Pack	Düten	108	36	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
37	E S C	415	3	—	Zinnkannen	5	37	Bocholt	K. E.-D. Münster	
38	F B	1500	1	Ballen	Baumwollwaaren	9,5	38	Bremen	K. E.-D. Hannover	beschr. Hannover.
39	F C S	46	1	Kiste	leere Flaschen	53	39	Hannover N.	„	
40	F G	2809	1	Kiste	Cigarren	20	40	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
41	F G	VIII	1	Pack	leere Säcke	20	41	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
42	F H	2	1	Kiste	Kleidung	55	42	Rostock F. F.	Meckl. Friedr. Franzb.	
43	F J R	—	1	Sack	Erzstaub	36	43	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
44	F K	193	2	Kolli	Herdtheile	11	44	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
45	F L	1601	1	Ballen	Leder	98	45	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
46	F R	392	2	—	Stangen Stahl	46	46	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
47	F W S	7143	1	Kiste	leer	14	47	Frkfrt.a/M.St.G.B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
48	G	30	1	Fass	leer	20	48	Stendal	K. E. D. Magdeburg	beschr. Hamburg.
49	G	13	1	Kiste	?	36	49	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
50	G	46	1	Sack	Salz	120	50	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
51	G B	396	1	Kiste	Konserven	35	51	Elberfeld	„	
52	G B	2014	1	Kollo in Papier	blecherner Schwärzekübel	10	52	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	beschr. Hannover.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
53	G B	812	1	Pack*)	Blechnieten —	2	53	Schaftlach	Bayerische Stsb.	*) in braunem Papier.
54	G H	150	1	Ballen	Tuch —	19	54	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
55	G P	264	1	Kiste	Verschlüsse für Portemonnaies	34	55	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
56	G S	32	1	Pack	Körbe —	5	56	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Düsseldorf-Mainz bezettelt.
57	G S	5794	1	Sack	Mehl —	100	57	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
58	G S	5	1	Korb	alte Feilen und eine Kluppe	18	58	Gevelsberg H.	K. E.-D. Elberfeld	
59	G W	—	1	Stange	Winkeleisen —	—	59	Burscheid	„	
60	H	1	1	Handkoffer	gefüllt —	12	60	Lindau	Bayerische Stsb.	Stettin-Arofa 15/4. bezettelt.
61	H	93	1	Fass	Maschinenöl —	210	61	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
62	H A	—	6	Bund	verzinnte Rohre —	240	62	Elberfeld	„	
63	H & C	3157	1	—	Fass, leer —	21	63	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	alte Beschreibung Mölln.
64	H D	486	1	—	Privatdecktuch —	3	64	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
65	H K	—	1	Kollo	Eisenguss —	8	65	Bretten	Badische Stsb.	
66	H K	1416	1	Kiste	Spirituosen —	52	66	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
67	H & K	—	2	Stück	Seitentheile einer Marktbude	44	67	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
68	H N	—	1	Kiste	Aale —	34	68	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
69	H P	—	1	Stange	Rundstahl —	300	69	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
70	H S	769	1	Kiste	leer —	3,5	70	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Mainz bezettelt.
71	J B	892	1	Fass	leer —	25	71	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
72	J B	500	1	Ballen	leere Säcke —	26,5	72	Aachen T.	K. E.-D. Köln	Alzey-Mainz bezettelt.
73	J K N	166	1	Fass	leer —	—	73	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
74	J S / C	3610	1	Pack	Papierwaaren —	8	74	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
75	K B	50419	1	Sack	gem. Kreide —	100	75	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
76	K B F	9406 Leipzig	1	Kiste	? —	220	76	Leipzig M. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
77	L	8	1	Weidenkorb	1. Blechflasche —	7	77	Hochheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	L	—	1	—	Eisencylinder —	5	78	Würzburg	Bayerische Stsb.	
79	L	1—6	6	Pack	Säcke —	96	79	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
80	L B	—	1	—	gusseis. Ofentheil —	1,5	80	Bremen	K. E.-D. Hannover	Düsseldorf-Mainz bezettelt.
81	M B	3	1	Pack	Körbe —	9	81	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
82	M B	550	1	Kiste	leer —	67	82	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
83	M B C	617. 501	2	—	leere Bierfässer —	—	83	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Kaiserslautern bezettelt.
84	M G	—	2	—	eiserne Platten —	10	84	Potsdam	K. E.-D. Magdeburg	
85	MMC	—	1	Block	Blei —	12	85	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
86	M S	697	1	Sack	Zwirn —	53	86	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
87	M oder W	—	1	„	Leder —	18	87	Heide	K. E.-D. Altona	Düsseldorf-Mainz bezettelt.
88	N	1	1	—	leeres Fass —	40	88	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
89	N	7865	1	—	Eisenstück —	4	89	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
90	N J C	8184	1	Fass	gefüllt —	33	90	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
91	N M H T / W	524 / 21/1	2	Kisten	Porzellan —	56	91	Angern	K. E.-D. Magdeburg	
92	N R J	1645a	1	Stück	Roststab —	?	92	Spandau	K. E.-D. Berlin	
93	O K	878	1	Korb	frischer Lachs —	20	93	Dresden N. II.	Sächsische Stsb.	verkauft.
94	O S	3045/46	2	Ballen	? —	je 52	94	Leipzig Th. B.		
95	—	3047/48	2	Kisten	? —	76 u. 77	95		K. E.-D. Halle a/S.	
96	O U	7. 9. 11	3	Platten	Zink —	56	96	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
97	P	2502	1	Blechtopf	Gelee —	5	97	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
98	P M / A B / V J P	50	3	—	leere Kisten —	—	98	Cleve	„	
99	P W	—	1	—	Plan —	—	99	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
100	R	6	1	—	gusseis. Ofentheil —	4	100	Bremen	K. E.-D. Hannover	
101	R (roth)	—	1	—	eis. Maschinentheil —	8	101	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
102	R B	13524	1	Ballot	Watte —	31	102	Freising	Bayerische Stsb.	
103	R & B	661	1	Pack	12 Piassavabesen —	7	103	Köln-Ger.	K. E.-D. Köln	
104	R C	4490 / 4498	2	„	Bambusmöbel, Korbwaaren, Korbaufsätze von Blumentischen	46	104	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
105	R G	—	1	Sack	leere Säcke —	8,5	105	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
106	R T	3061	1	Kiste	Baumwollw. —	90	106	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
107	S	1/2	2	—	Ofenaufsätze —	—	107	Bonn	K. E.-D. Köln	
108	S	—	2	—	Stühle —	8,5	108	Bremen	K. E.-D. Hannover	
109	S	—	1	Stange	Winkeleisen —	28	109	Augsburg	Bayerische Stsb.	
110	S B	5653	1	Kiste	? —	—	110	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
111	S H	VIII	1	—	hölz. Schranktheil —	2	111	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
112	S H	3687	1	Kiste	gefüllt —	19	112	Fürth	Bayerische Stsb.	
113	S R	—	3	Säcke	gefüllt —	303	113	Bettingen	Wilh.-Luxemburg	
114	S W	632	1	Kollo	2 neue verzinnte Eimer	5	114	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	*)

*) beschr.: Dissen-Rothenfelde/Hannover.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
115	T H	3108	2	Stück	Schraubstöcke —	81	115	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
116	T S	31	1	Pack	alte Säcke —	12	116	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
117	T S N u. rother Strich	8	1	Kollo	eis. Schaar —	1,5	117	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Franzb.	
118	V // E	7430	1	—	leerer Korb —	1,5	118	Rostock F. F.	„	
119	V B	3	1	Butterkübel	leer, alt —	11	119	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
120	I W	4	1	—	Matrosensack —	29	120	Frkfrt. a/M. H.-Pers.-B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	gez.: P. Fischer.
121	W	—	1	Kollo	Holzmodell —	0,5	121	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
122	W	—	1	Rolle	Wachsleinen —	2	122	Hayingen	Reichsbahn	
123	W	—	1	Satz	neue hölz. Tubben —	26	123	Hannover B.	K. E.-D. Hannover	
124	W B	—	5	—	l. Heringsfässer —	—	124	Ohlau	K. E.-D. Breslau	
125	W B	7667	1	Kiste	Cigarren —	30	125	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	beschr.: Münster i/W.
126	W K	2	1	—	leerer Korb —	3	126	Engers	K. E.-D. Köln	
127	W L	4	1	Sack	Kartoffeln —	50	127	Stockhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
128	Z	—	1	Bund	Eisen (2 Stäbe rund, 2 Stäbe flach)	—	128	Giessen	„	II weisse Striche.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
129	Abt	—	2	Säcke	leere Säcke —	47	129	München Centr.	Bayerische Stsb.	
130	Anton Niedermittlan	—	1	—	leere Milchkanne —	5	130	Langenselbold	K. E.-D. Frankf. a/M.	
131	Bremen	8	2	Kolli	Ofentheile —	16,5	131	Bremen	K. E.-D. Hannover	
132	O. S. Culmsee	1817	2	—	alte Rohrstühle —	—	132	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
133	L. Döll	I	1	—	Privat-Viehgatter —	43	133	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
134	Giessler & Co.	—	1	Fass	leer —	20	134	Bretten	Badische Stsb.	
135	D N Gnoien	1	4	—	Schaare —	13	135	Wismar	Meckl. Friedr. Franzb.	
136	Hannoversche Portland Cementfabrik	—	1	Sack	leere, gebr. Säcke —	11,5	136	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
137	Kreuz	—	3	Fässer	leer —	?	137	Kempten	Bayerische Stsb.	
138	Bürgerl. Brauhaus i. Leitmeritz	9699	1	—	leeres Bierfass —	32,5	138	Ammendorf	K. E.-D. Erfurt	
139	Münster	—	1	Korbflasche	? —	32	139	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
140	K. Metzger	219	1	—	leeres Bierfass —	12	140	Karlsruhe	Badische Stsb.	
141	Đ Phönicien × × grün B A R	1/50	1	Ballen	Baumwollproben —	14	141	Bremen	K. E.-D. Hannover	
142	Rheydt	58	1	—	Wagendecke —	—	142	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
143	Joh. Scholten	1/2	2	—	leere Milchkannen —	7	143	Buldern	K. E.-D. Münster	
144	Saline Schönbeck	—	1	Sack	Salz —	62	144	Ludwigslust	Meckl. Friedr. Franzb.	
145	Bindfadenfabrik Schwetzheim	—	1	—	Privatplan —	—	145	Rathenow	K. E.-D. Magdeburg	
146	Wartenburg	—	1	Korb	geräucherte Fische —	31,5	146	Wartenburg	K. E.-D. Königsberg	
147	W C (blau) M.-Gladbach (schwarz)	1117 —	1	Kiste	leer —	—	147	Höhr-Grenzhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
148	grün	I	3	Stangen	Flacheisen —	12	148	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
149	—	3	1	Kiste	gefüllt —	9	149	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
150	weiss	11	1	—	gusseis. Deckel —	7,5	150	Magdeburg B.	K. E.-D. Magdeburg	
151	—	12	1	Kiste	1 rother Plüsch- u. blauer Toilettenmantel, Häkelgarn, Löffeln, Messer, Gabeln, 1 Büchse Thee, 1 Büchse Zucker, Photographien	17	151	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	*)
152	—	114	1	Ballen	Papierabfälle —	57	152	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gefunden.
153	—	1172	1	Fass	leer —	26	153	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
154	—	1892	1	„	leer —	?	154	Minden	K. E.-D. Hannover	
155	—	2207	1	Rolle	Draht —	4	155	Düsseld.-Grafenb.	K. E.-D. Elberfeld	
156	—	2404	1	Pack	2 Seitentheile zu einer Bettstelle	20	156	Frankfurt a/M. St.-Güt.-Bhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
157	—	12441	1	Kiste	Tau —	40	157	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
158	—	24400	1	Fass	leer —	12	158	Diedenhofen	Reichsbahn	

*) Die Gegenstände sind ansch. Russ. Herkunft. Alte Eilgutbeklebung von Göttingen; beschr. Eschwege.

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	d e r	G ü t e r								
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
159	J H M	—	1	Sack	Fussbank und Stiefelknecht	13,5	159	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
160	L	13941/2	2	Fässer	leer	96	160	Stendal	„	
161	S	360	1	Kiste	Käse	25	161	Niederlahnstein	K. E.-D. Köln	
162	—	×	1	Stück	Guss	7	162	Lauterburg	Reichsbahn	
163	schwarz /	—	2	—	Waschständer	—	163	Neu-Ruppin	Paulinenaue-N.-Rup.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
164	—	—	1	Bund	5 eis. Bauklammern	10	164	München Centr.	Bayerische Stsb.	
165	(undeutliche Marke)	—	1	Sack	Betten	11	165	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
166	—	—	2	—	l. Blechbüchsen	2	166	Bremen	K. E.-D. Hannover	
167	—	—	1	Kiste	künstl. Blumen	—	167	Reinheim	Direktion Mainz	
168	—	—	1	—	Bohle	13	168	Mieste	K. E.-D. Magdeburg	
169	—	—	2	—	rothgestrich. Bretter	4	169	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	
170	—	—	5	—	Bretter	—	170	Ruda	K. E.-D. Kattowitz	
171	—	—	1	—	heller (Mousseline-) Damenrock	?	171	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
172	—	—	1	—	Deckbett, 1 Kissen, 2 Hemden gez. A. L., 1 Rasirmesser im Etui, 1 Paar Pantoffeln, 10 Kolli Lederabfälle	11	172	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
173	—	—	2	Säcke	Düngesalz	160	173	Gössnitz	Sächsische Stsb.	
174	—	—	1	Stück	Eisen	7,5	174	Görlitz	K. E.-D. Breslau	77 cm lang.
175	—	—	3	Stäbe	Eisen	43	175	Olpe	K. E.-D. Elberfeld	
176	—	—	1	Bund	⊏-Eisen	58	176	Attendorn	„	
177	—	—	1	„	Eisen	54	177	Remsch.-Hasten	„	
178	—	—	1	„	Eisen	16	178	Bremen	K. E.-D. Hannover	
179	—	—	1	Stange	Eisen	?	179	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
180	—	—	1	„	⊐-Eisen	68	180	Augsburg	Bayerische Stsb.	
181	—	—	38	Kolli	Eisendraht	110	181	Luxemburg	Reichsbahn	
182	—	—	2	—	Eisenblechmäntel	36	182	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
183	—	—	1	Stück	Eisenplatte	42,5	183	Amanweiler	Reichsbahn	
184	—	—	1	Stange	Eisenrohr	10	184	Bamberg	Bayerische Stsb.	2,5 cm Durchm.
185	—	—	5	—	Eisenrohre	—	185	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
186	—	—	1	Kollo	6 Stück Eisentheile	5	186	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
187	—	—	10	—	Eisentafeln	22	187	Düren	K. E.-D. Köln	
188	—	—	1	Fass	leer	9	188	Köln-Deutz	„	
189	—	—	1	Gebund	Fenstereisen	23	189	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
190	—	—	1	Stange	Flacheisen	14,5	190	Twistringen	K. E.-D. Münster	*)
191	—	—	1	Korb	leere Flaschen	47,5	191	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
192	—	—	1	—	Flaschenzug	205	192	Frkfrt. a/M. St. G. B.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
193	—	—	1	—	Fleischkorb	17	193	Teterow	Meckl. Friedr. Franzb.	
194	—	—	1	Pack	eis. Gardinenstangen	12	194	Worms-Hafen	Direktion Mainz	
195	—	—	1	—	Glasblasrohr	?	195	Minden	K. E.-D. Hannover	
196	—	—	1	Kollo	Guss	7	196	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
197	—	—	1	Bund	6 eis. Hacken	7	197	Crefeld	K. E.-D. Köln	
198	—	—	1	—	eis. Haken	?	198	Minden	K. E.-D. Hannover	
199	—	—	2	Stück	Holzgestelle	8	199	D.-Avricourt	Reichsbahn	
200	—	—	1	Sack	gedrehte Holzknöpfe	33	200	Lübeck	Lübeck-Büchen	
201	—	—	3	—	runde Holzscheiben	109	201	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
202	—	—	3	Paar	Holzschuhe	—	202	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	
203	—	—	1	Ballen	Holzwolle	261	203	Aachen T.	K. E.-D. Köln	
204	—	—	1	„	Kaffee	46	204	Kaldenkirchen	„	
205	—	—	1	Bund	alte Kaffeesäcke	13	205	Mannheim	Direktion Mainz	
206	—	—	1	—	verzinnter Kessel	6	206	Bonn	K. E.-D. Köln	
207	—	—	1	—	Kette	446	207	Obertraubling	Bayerische Stsb.	
208	—	—	1	—	eis. Kette, 2,5 m lg.	—	208	Wilkau	Sächsische Stsb.	
209	—	—	1	—	Kinderwagen-Schutzdecke	—	209	Johannisthal-Niederschöneweide	K. E.-D. Berlin	
210	—	—	1	Kiste	leer	42	210	Cleve	K. E.-D. Köln	beschr.: Berlingerode a/Harz.
211	—	—	1	„	gefüllt?	200	211	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
212	—	—	1 / 1	Bund / „	Klopfpeitschen / Meerrohr	1	212	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
213	—	—	1	Körbchen	gefüllt	10	213	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
214	—	—	2	—	leere Körbe	6	214	G.-A. Bingerbrück	„	
215	—	—	1	Korbflasche	gefüllt	40	215	G.-A. Mainz	„	

*) 4 m lang, 5 cm breit, 1 cm dick. Am 21. April d. J. in Kilometer 199,7 zwischen den Geleisen gefunden.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
216	—	—	1	Tafel	Kupferblech —	12	216	Gardelegen	K. E.-D. Magdeburg	
217	—	—	1	Ballen	Leder —	11	217	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
218	—	—	1	„	alte Lumpensäcke —	47	218	Sohrau O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
219	—	—	1	Kollo	Maschinentheile —	7	219	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
220	—	—	1	Rolle	Matratzendraht —	9	220	Würzburg	Bayerische Stsb.	
221	—	—	1	Kollo	Mehlsieb —	0,5	221	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
222	—	—	1	Rolle	Messingblech —	9	222	Nürnberg C.	Bayerische Stsb.	
223	—	—	1	Kanne	Milch —	24,5	223	Hamburg B.	Lübeck-Büchen	Inhalt verk.
224	—	—	1	Kollo	Ofenkacheln zum Gesims	5	224	Dt.-Eylau	K. E.-D. Danzig	
225	—	—	1	Packet	Ofentheile —	6	225	Vaihingen-Sersh.	Württemberg. Stsb.	
226	—	—	1	—	gusseis. Ofenthür —	12	226	Bremen	K. E.-D. Hannover	
227	—	—	1	Korb	Orangen —	22	227	Hof	Bayerische Stsb.	
228	—	—	1	Stück	Packhaken —	0,5	228	Altona	K. E.-D. Altona	
229	—	—	10	—	Petroleum- u. Oelfässer, leer	—	229	Brockau	K. E.-D. Breslau	
230	—	—	2	Stück	Piassavabesen —	1,5	230	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
231	—	—	1	Korb	Presse —	30	231	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
232	—	—	1	—	kreisrund., gusseis. Rand	100	232	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
233	—	—	1	Pack	Ringe —	5	233	Luxemburg	Reichsbahn	
234	—	—	3	—	eiserne Röhren —	44	234	Mülhausen	„	
235	—	—	2	—	Roststäbe —	1,5	235	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Berlin	
236	—	—	1	Stange	Rundeisen —	1	236	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
237	—	—	5	Stäbe	Rundstahl —	31	237	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
238	—	—	1	Sack	alte leere Säcke —	24	238	Flechtingen	K. E.-D. Magdeburg	
239	—	—	15	Säcke	leere Säcke —	290,5	239	Bremen	K. E.-D. Hannover	
240	—	—	1	Bündel	Säcke —	28	240	G.-A. Worms	Direktion Mainz	
241	—	—	1	Bund	6 Schaufeln —	9	241	Aachen	K. E.-D. Köln	
242	—	—	1	Fass	Schmieröl —	100	242	Zabrze C. A.	K. E.-D. Kattowitz	
243	—	—	2	Stück	Schraubenschlüssel	1	243	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
244	—	—	1	Pack*)	5 cm lange eis. Schrauben mit Muttern	1,5	244	Wesel	K. E.-D. Münster	*) in losem Papier.
245	—	—	1	Kollo	Schwinge —	—	245	Kreuzburg O. S.	K. E.-D. Kattowitz	
246	—	—	1	Blechbüchse	Seeaal in Gelee —	?	246	Osterholz-Scharmbeck	K. E.-D. Hannover	
247	—	—	1	—	Sophagestell —	27	247	Lippstadt	K. E.-D. Münster	
248	—	—	1	Kollo	2 kleine Spahnkörbe	4	248	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
249	—	—	2	Körbe	Spazierstöcke —	?	249	Stade	K. E.-D. Hannover	
250	—	—	2	Stück	Jagdstöcke —		250			
251	—	—	1	Stange	Stabeisen —	76	251	Buschow	K. E.-D. Magdeburg	
252	—	—	1	Stück	Stahl —	30	252	Crefeld	K. E.-D. Köln	
253	—	—	1	Bund	Stahl —	24	253	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
254	—	—	2	Stangen	Stahl —	28	254	Elberfeld	„	
255	—	—	1	Kollo	eis. Stange (Maschinentheil)	12	255	Waren	Meckl. Friedr.Franzb.	
256	—	—	1	Ballen	Tabak —	50,5	256	Markneukirchen	Sächsische Stsb.	
257	—	—	5	Pack	Thürschlösser —	15	257	Luxemburg	Reichsbahn	
258	—	—	1	Ballen	brauner Unterrockstoff	12,5	258	Hadamar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
259	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	10	259	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
260	—	—	1	—	neues, braun gestrichenes Vorstellbrett	10	260	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	1 m hoch, 1,83 m lang.
261	—	—	1	—	eis. Wagenachse —	58	261	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
262	—	—	1	—	Wasserschiff aus Zinkblech	2	262	Lohr a. M.	Bayerische Stsb.	
263	—	—	1	—	Wasserständer —	139	263	Karlsruhe	Badische Stsb.	
264	—	—	16	Stück	verz. Wellblech —	230	264	Basel	„	
265	—	—	1	—	altes Winkeleisen —	—	265	Jülich	K. E.-D. Köln	
266	—	—	1	—	Zeichenbrett, alt —	4	266	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B	372	1	Sack	gebr. Roggen —	12,5	1	Duisburg	K. E.-D. Essen	
2	B	11	1	Pack	Latten —	16	2	Recklinghausen	„	
3	C A C	3416	1	Kiste	? —	—	3	Essen B. M.	„	
4	C L	6236	1	„	leer —	17	4	Duisburg	„	
5	F H O	1065	1	Pack	Papier —	22,5	5	Essen B. M.	„	
6	G B	1553	1	Sack	Stearin —	60	6	Duisburg	„	
7	G H	633	1	Pack	Düten —	32	7	Wattenscheid	„	
8	G L W	10774	1	Kiste	Wurst u. Fleischwaaren	33	8	Essen B. M.	„	
9	H L	4	1	„	Kolonialwaaren —	16	9	Recklinghausen	„	
10	K	17	1	Sack	Säcke —	5	10	Hamm	„	bekl. Münster-Hamm.
11	P F	7285	1	„	Isolirerde —	112	11	Essen B. M.	„	
12	P	25/32	9	Fass eis.	Nieten	—	12	Duisburg	„	
	P	33, 35, 36, 37 u. 39	5	Körbe	Nieten					
	—	—	1	Parthie	Nieten					

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
13	IV P	315	1	Kiste	ger. Mettwurst —	—	13	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
14	Sch	19	1	Sack	Erbsen u. Kochtopf —	18	14	Marten	„	
15	S S	—	2	Stäbe	Flacheisen —	174	15	Duisburg	„	
16	W. Boehle	2166	1	Bierfass	leer —	14	16	Dortmund Rh.	„	
17	Altona	20305	1	Wagen	Holzbrücke —	—	17	Dahlhausen Rhr.	„	
18	Essen	41955	1	„	Schlackensand —	—	18	„	„	
19	Erf.	39347	1	„	Eisenerz —	—	19	DortmundRgrbhf.	„	
20	—	3958	1	Bierfass	leer —	24	20	Dortmund Rh.	„	
21	—	240	6	—	Waschkesseltheile —	—	21	Duisburg	„	
22	—	455 a	1	Ballen	Papier —	—	22	Essen B. M.	„	
23	—	—	1	Pappschachtel	1 Armband — 1 Kreuz — 1 Perlenkette — 1 Ring —	—	23	Wanne	„	
24	—	—	1	—	Maschinentheil —	25	24	Bochum B. M.	„	
25	—	—	2 5	— Stäbe	Grubenschienen — Bandeisen —	—	25	Präsident	„	
26	—	—	2	—	Zinkbleche —	—	26	Castrop	„	
27	—	—	1	—	Kaminschieber —	—	27	Meiderich	„	
28	—	—	10	Bund	Weidenfassreifen —	30	28	Mengede	„	
29	—	—	1	Ballen	Hasenfelle —	104	29	Bochum Rh.	„	
30	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	42	30	Ruhrort Rh.	„	verkauft.
31	—	—	1	„	ansch. Kunstdünger	100	31	Bochum B. M.	„	
32	—	—	1	—	silb. Damenuhr mit Kette	—	32	Duisburg	„	*)
33	—	—	1	Paar	Herrenstiefel —	—	33	„	„	*)
34	—	—	1	Korb	zerbr. Flasche —	3	34	„	„	
35	—	—	1	—	eis. Büchse —	2	35	„	„	
36	—	—	1	Sack	graue Masse —	48	36	„	„	
37	—	—	1	Pack	Zollstöcke —	—	37	Witten B. M.	„	
38	—	—	1	—	Stahlscheibe —	33	38	Dortmund K. M.	„	

*) Im Güterschuppen gefunden.

Berichtigungen.

Die Angaben unter „A. Güter mit Buchstaben bezeichnet“ lfd. Nr. 20 und unter „B. Güter mit Adr. bez.“ lfd. Nr. 93 des Anzeigers Nr. 10 sind wie folgt zu berichtigen:

20	G **ch** W	1827	1	Ballen	ansch. Manufakturwaaren	33	20	Hörde	K. E.-D. Essen
93	Elbf	23205	1	Wagen	Kies —	—	93	Gelsenkirchen	„

Amtliche Bekanntm. Fortsetzung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz, Posen). Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird in oben bezeichneten Verkehr die neu eröffnete Haltestelle Rüstern des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einbezogen. Ueber die Höhe der bezüglichen Ausnahme-Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, den 5. Juni 1897. (1288)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr. Die im Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom 1. April d. J. enthaltenen Frachtsätze nach den Stationen Brandlecht, Neuenhaus, Nordhorn und Quendorf-Schüttorf der Bentheimer Kreisbahn werden vom 8. d. Mts. ab um je 0,03 *M.* für 100 kg ermässigt.

Essen, den 5. Juni 1897. (1289)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Juni d. J. wird die Station Bernstadt des Bezirks Kattowitz als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze usw. des Gütertarifs der Gruppe II aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Kattowitz, den 5. Juni 1897. (1290)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 15. Juni d. J. werden die Stationen Palota-Ujpest und Nagy-Körös der Ungarischen Staatseisenbahnen in den Klassengütertarif, Heft 1 und 4 vom 1. September 1893, und zwar in die Eilgut-, Stückgut- und Wagenladungsklassen, sowie in die Spezialtarife einbezogen.

Im Verkehre mit Palota-Ujpest kommen die für die Station Budapest (Westbahnhof) bestehenden Frachtsätze unverändert zur Anwendung, im Verkehre mit Nagy-Körös hingegen werden die für Budapest (Westbahnhof) bestehenden Frachtsätze zuzüglich folgender Anstossbeträge berechnet:

	Eilgut	Stückgutklasse I	Stückgutklasse II	Wagenladungsklasse A¹	B	C¹	C²	Spezialtarife A²	I	II	III
	Pfennig für 100 kg										
Anstossfrachtsätze . . .	188	104	75	46	46	70	70	46	46	31	23

Dresden, den 10. Juni 1897. (1291)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-Hessischer Gütertarif. Gruppen IV/VI. Der Seehafenausnahmetarif O (Seife gewöhnliche, zur Ausfuhr über See) des obengenannten Gütertarifs wird vom 1. August d. J. ab aufgehoben.

Cassel, den 4. Juni 1897. (1292)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif VI der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Staatsbahnen. Der Ausnahmetarif 5a für Steine des Spezialtarifs III wird dahin erweitert, dass die Sätze für die unter c bezeichneten Verkehrsbeziehungen auch für die vorgelegenen Stationen zur Anwendung kommen, soweit die regelrechten Sätze des Spezialtarifs III höher sind.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. (1293)

Frankfurt a/M., den 5. Juni 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Am 1. Juli dieses Jahres tritt der Nachtrag III zum Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 2, in

Kraft, welcher durch die Endverwaltungen und deren Stationen zu erlangen ist.
Er enthält u. a. Aenderungen der Ausnahmetarife für Ackergeräthe usw. und Möbel aus gebogenem Holze, sowie Erweiterungen der Ausnahmetarife für Wolle, frisches Obst und todtes Geflügel.
Die geänderten Frachtsätze der Ausnahmetarife für Ackergeräthe und Möbel aus gebogenem Holze schliessen Erhöhungen in sich, die erst am 15. August dieses Jahres in Wirksamkeit treten.
Dresden, am 3. Juni 1897. (1294)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit dem **15. September d. J. wird die Bestimmung im Abschnitt II D des Gütertarifs für die Tarifgruppe VIII (Köln, St. Johann-Saarbrücken) unter I. a. 2**, nach welcher zwischen den in demselben Abschnitt unter I. a. 1 aufgeführten Stationen (Aachen und Aachen Templerbend; Coblenz Moselb. und Coblenz Rheinb.; Köln Eilgutabfertigung, Köln Bonnthor, Köln Gereon, Köln Rheinstation, Köln Süd — unter einander —; Geldern K. M. und Geldern Rh.; Saarbrücken Hptbhf. und Volzenweiher Güterbahnhof) eine Ueberführung von Wagenladungen gegen Erhebung der unter Ziffer III D des genannten Abschnitts vorgesehenen Stationsfracht auch dann zugelassen wird, **wenn eine Beförderung mit der Eisenbahn weder vorausgegangen ist noch nachfolgt** (sog. Stationsverkehr) **aufgehoben.**
Von dem genannten Tage ab findet daher zwischen den bezeichneten Stationsverbindungen, soweit für sie in dem Kilometerzeiger des Gütertarifs Entfernungen aufgeführt sind, eine Beförderung von Wagenladungen nur gegen Erhebung der nach den Entfernungen sich ergebenden regelrechten Fracht statt. Bei denjenigen der erwähnten Stationsverbindungen, für welche in dem Kilometerzeiger des Tarifs Entfernungen nicht enthalten sind, bleibt die Zulassung eines Stationsverkehrs der Entscheidung im Einzelfalle gemäss der Bestimmung unter III D (Seite 14 des Eingangs genannten Gütertarifs) vorbehalten.
Ueber die Frachterhöhungen, welche mit dieser Tarifmaassnahme verbunden sind, geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.
Köln, den 9. Juni 1897. (1295)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Wirksamkeit vom 13. Juni 1897 gelangt für die Beförderung von Pflastersteinen in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief der Frachtsatz von 0,98 ℳ für 100 kg zwischen Schärding und Esslingen zur Einführung.
München, im Juni 1897. (1296)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-Linksrheinischer Gütertarif. Am 8. d. Mts. werden die Stationen **Coblenz Moselb.** und **Coblenz Rheinb.** in den Ausnahmetarif für Steinsalz aufgenommen.
Köln, den 6. Juni 1897. (1297)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband. Am 15. Juni d. J. tritt der 9. Nachtrag zum Deutsch-Niederländischen Vieh- usw. Tarif, Theil II, enthaltend neue und ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kleinvieh in ein- und mehrbödigen Wagen im Verkehre zwischen Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg, Hannover und Cassel und den Niederländischen Stationen Oldenzaal, Amsterdam und Rotterdam in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.
Elberfeld, den 3. Juni 1897. (1298)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr zwischen Königlich Preussischen, Grossherzoglich Hessischen und Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen und angeschlossenen Privatbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1897 ab wird die Station Elten der Niederländischen Staatseisenbahnen in den Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Staatsbahnen, Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen und angeschlossenen Privatbahnen vom 1. Oktober 1896 einbezogen.
Berlin, den 4. Juni 1897. (1299)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni werden im Ostdeutschen Güterverkehr (Gruppe I/II) von Station Gurkow des Direktionsbezirks Bromberg und Lnianno des Direktionsbezirks Danzig nach den Oberschlesischen Hüttenstationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg widerruflich eingeführt.
Für die Anwendung der Frachtsätze gelten die im Ostdeutschen Gütertarif im Ausnahmetarif 7 vorgeschriebenen Bedingungen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Bromberg, den 2. Juni 1897. (1300)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Einführung eines direkten Frachtsatzes für die Beförderung von Fellen, rohe etc. zwischen Wien K. E. B. und Genf transit mit der Bestimmung von oder nach der Französischen Station Millau. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1897 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1897, gelangt für die Beförderung von Fellen, rohe, gesalzenen oder getrockneten bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der Bestimmungen des Spezialtarifes Nr. 8, enthalten im Nachtrage I vom 1. Mai 1896 zu dem Tarife vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr nachstehende Frachtsätze zur Einführung:
Zwischen Wien K. E. B. und Genf transit mit der Bestimmung von oder nach der Französischen Station Millau (Depart. Aveyon) der Compagnie Midi
54,08 Frcs. pro 1 000 kg.
Der im bezeichneten Spezialtarife Nr. 8 für Sendungen von oder nach „Cette und weiter“ ausgewiesene Frachtsatz von 45,28 Frcs. pro 1 000 kg hat nunmehr für Sendungen von oder nach Cette und weiter „(exklusive der Station ‚Millau‘)“ Geltung.
Wien, am 1. Juni 1897. (1301)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Transitverkehr. Aufhebung des Ausnahmetarifes vom 1. April 1880 für die Beförderung von Getreide etc. von Böhmen nach Genf transit (Frankreich). Der vom 1. April 1880 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Malz, Mühlenfabrikaten, Hülsenfrüchten und Oelfarben im Verkehre zwischen in Böhmen gelegenen Stationen einerseits und Genf transit (Frankreich) andererseits wird mit 1. Oktober 1897 ohne Ersatz ausser Wirksamkeit gesetzt.
Wien, am 3. Juni 1897. (1302)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Koks treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Holoubkau . . .	58 ₰
Von Aussig-Landungsplatz nach Holoubkau . . .	62 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Holoubkau . . .	58 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Holoubkau . . .	80 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 3. Juni 1897. (1303)
Oesterreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländischer Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen, Theil I. Am 15. d. Mts. tritt ein Nachtrag 1 zum vorbezeichneten Tarif in Kraft.
Amsterdam, den 8. Juni 1897. (1304)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
Der Administrationsrath
der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Staatseisenbahnen. Am 1. Juni ist ein Tarif für Gesellschaftsfahrten von England nach Basel durch Deutschland erschienen und kann von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezogen werden. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.
Mainz, den 4. Juni 1897. (1305)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsenzahlung. Die am 1. Juli d. J. fällig werdenden Zinsscheine der 4,5 % Prioritäts-Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden
vom 24. Juni d. J. ab bei der

Königl. Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg und
vom 1. bis 31. Juli d. J. bei dem Bankhause Lehmann Oppenheim & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst
eingelöst.

Magdeburg, den 31. Mai 1897. (1306)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Dampfdruckpumpe für eine hydraulische Krahnanlage soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
Angebot auf Lieferung einer Dampfdruckpumpe
versehen zu dem auf
Sonnabend, den 26. Juni 1897, Vormittags 11 Uhr
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Mai 1897. (1307)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Danzig Olivaer Thor am 28. Juni 1897, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und die Zeichnungen Nr. 33 a, 33, 36 und 37 sowie eine Zeichnung der Geleisanordnung sind gegen freie Einsendung von 2,50 ℳ von unserem technischen Büreau zu beziehen. Werden auch die Zeichnungen Blatt 34, 35, 38—40 gewünscht, so müssen im ganzen 5,0 ℳ eingesandt werden. Die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Bedingungen zur Bewerbung um Lieferung sind im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 54 vom 4. März 1897 bekannt gemacht.

Danzig, den 4. Juni 1897. (1308)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung von präparirten Holzkohlen. Die Lieferung von 583 000 kg präparirten Holzkohlen zur Heizung der Personenwagen für 1897/98 soll vergeben werden. Termin hierzu am 25. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem Centralbahnhofe in Breslau. Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf präparirte Holzkohlen“ versiegelt und postfrei bis zu dem obigen Termin an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 hier — einzureichen. Bedingungen liegen im Zimmer 87 unseres Verwaltungsgebäudes hierselbst aus, können auch von unserm Rechnungsbüreau gegen Einsendung von 50 ₰ in baar, nicht in Briefmarken, bezogen werden. Zuschlagsfrist innerhalb 3 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 1. Juni 1897. (1309)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung auf Lieferung von verzinktem Eisendraht für Telegraphenleitungen, in verschiedenen Stärken, im Gesammtgewicht von ca. 30 000 kg. Lieferungsort: „die dem Fabrikationsorte zunächst gelegene Preuss.-Hess. Staatsbahn-Güterabfertigung.“ Eröffnungstermin: „Donnerstag, den 24. Juni 1897, Vorm. 11 Uhr.“

Mit entsprechender Aufschrift versehene und versiegelte Angebote sind im Büreau der Telegrapheninspektion — Verwaltungsgebäude, Zimmer 62 — abzugeben, woselbst auch die Bedingungen, gegen Einsendung von 20 ₰ in Briefmarken, verabfolgt werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Mainz, den 9. Juni 1897. (1310)
Grosshzgl. Hessische Eisenbahn-Telegrapheninspektion.

6. Stellengesuche.

Betriebsdirektor
für eine Nebenbahn wird gesucht.

Derselbe hat neben der verantwortlichen Leitung sowie Ueberwachung des Betriebes und der Bahnunterhaltung auch die diesbezüglichen Schriftwechsel mit den Königlichen Aufsichtsbehörden etc. zu führen, auch muss er die kommerziellen Interessen des Bahnunternehmens zu wahren verstehen.

Qualifizirte Bewerber wollen ihre Meldungen unter Beifügung von Zeugnissabschriften und Beschäftigungsnachweisen sowie Angabe der Gehaltsansprüche unter **A. S.** Zahl **200** an die Expedition einreichen. (1311)

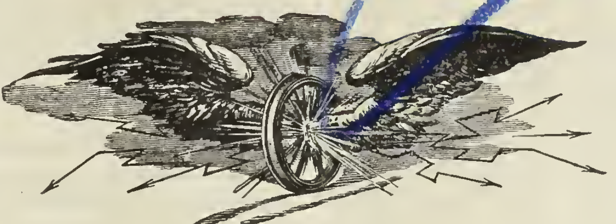
Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Helwing'schen Verlagsbuchhandlung in Hannover, betreffend das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 46 **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S.Hermann (Beuthstr.8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. Juni 1897.

Zur Nachricht: Sämmtliche für die Redaktion bestimmte Sendungen (auch Manuskripte) sind bis auf weiteres unter der Adresse: An die Redaktion der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzusenden

Inhalt:

Englands Weg nach Indien.

Von **P. F. Kupka.**

England und Indien, das Mutter- und Tochterland, sind fast 10 000 km von einander entfernt, liegen doch das Europäische Festland, theils Afrika und Asien dazwischen. England, das, wie man sich dort ausdrückt, mit einem Fusse in Indien, mit dem zweiten in Aegypten, seinem Mittwegshause (Widway house) stehen muss, hält mit dem Besitz von Gibraltar, Malta, Cypern den Schlüssel für die Vorherrschaft im Mittelmeer in der Hand. Die Kette nach Westen ist geschlossen und gesichert, nicht so aber nach Osten.

Aus den Schwierigkeiten, welche daraus erwachsen, ein so entferntes Land mit etwa 270 Millionen Einwohnern zu regieren, die mächtigen Handelsinteressen mit jenem zu pflegen, das stetige Hin- und Rückströmen von Soldaten, Matrosen (etwa 12 000 Mann jährlicher Ersatz in beiden Richtungen), Beamten, deren Frauen und Kindern, sowie von Kaufleuten und Reisenden zu überwachen, endlich um zur Zeit eines Aufstandes, Krieges oder sonstigen Ereignisses rasch eingreifen zu können, aus alledem erklärt sich Englands Bestreben, den Weg nach Indien nicht nur gegen Störungen und Unterbrechungen zu schützen, sondern ihn auch thunlichst abzukürzen. Dieser Weg deckt sich mit der ältesten zur Zeit der Pharaonen durch Aegypten führenden Handelsstrasse, der jedoch die Entdeckung des Seeweges um das Kap der guten Hoffnung ein Ende bereitete.

In den 30er Jahren ging der Englische Schiffslieutenant Waghorn daran, eine Ueberlandroute für die Englisch-Indische Post zu schaffen und erblickte darin seine Lebensaufgabe. Anstatt der Umsegelung brachten Englische Schiffe die Reisenden und das Felleisen nach Alexandrien, von wo sie den Nil hinauf bis Keneh befördert wurden, um dann zu Kameel oder in Sänften auf der Karawanenstrasse in 4—5 Tagen nach Kosseïr, dem Hafen am Rothen Meer, zu gelangen. Hier liefen zweimal des Monats grosse Dampfer von Indien nach 32tägiger Fahrt über Aden und Djedda ein. Das war schon eine ganz beträchtliche Zeitersparniss. Später (1842) ging die Ueberlandpost von Alexandrien blos bis Kairo auf dem Nil und von da auf der durch die Wüste angelegten Fahrstrasse nach Suez. Der verdienstvolle Waghorn, der „pioneer of the overlandroute“ starb arm und vergessen 1850 in London. Sein Standbild, an dem eine huldigende Inschrift v. Lessep's angebracht ist, ziert den Hafen von Suez.

Nun kam die Zeit des Eisenbahnbaues und man dachte zuerst an die Legung einer Linie zwischen Alexandrien und dem Rothen Meer mit dem Endpunkte Berenice, ein etwa 250 km südlich von Kosseïr gelegener Hafen, welcher Plan jedoch nicht zur Ausführung gelangte. Mit Eröffnung der Linie Alexandrien-Kairo (1856) und jener von Kairo nach Suez, ein Jahr später, wird die Ueberlandpost dem Schienenwege über-

geben. Das letztere Stück, Kairo-Suez, führte etwas nördlich der alten Ueberlandstrasse in direkt östlicher Richtung durch die Wüste; der gänzliche Wassermangel, der kostspielige und mit einiger Regelmässigkeit nur schwer aufrecht zu erhaltende Betrieb hatte deren Auflassung zur Folge und zwar nach Eröffnung der neuen Linie Zagazig-Suez im September 1868. Mit der bald darauf stattgehabten Vollendung des Suezkanals (November 1869) war den Schiffen eine ununterbrochene Fahrt gesichert. Für den Kanal hatte Aegypten die schwersten Opfer gebracht, ohne dass ihm daraus der geringste Nutzen erwachsen wäre; der Hafen von Alexandrien verlor beträchtlich, der Durchzug von Reisenden und Waaren durch das Land hörte auf und dem gegenüber brachte der geringe Aufschwung Port Saids keine Entschädigung. Man erinnert sich der vielfachen Hindernisse, die England behufs Aufrechterhaltung seines Monopols beim Welthandel dem Bau des Kanals entgegensetzte, um später nicht nur die grössten handelspolitischen Vortheile, — etwa ³/₄ aller den Kanal benutzenden Schiffe führen die Englische Flagge —, sondern durch Ankauf der im Vizeköniglichen Besitz befindlichen 177 000 Stück Antheilscheine auch noch einen finanziellen Nutzen daraus zu ziehen.

Eine neue Sorge bereitete es, dass der Kanal so leicht blockirt, also unfahrbar gemacht werden könne, was für England unter Umständen von unberechenbaren Folgen begleitet wäre; für eine beabsichtigte wochenlange Sperrung genügt die Versenkung eines Fahrzeuges oder das Festfahren in die Böschungen.

Mehrere Auskunftsmittel wurden in Vorschlag gebracht. Die sogenannte Euphratthalbahn sollte das Schwarze Meer (Trapezunt) mit dem Persischen Golf verbinden; obzwar diese Linie nicht nach, sondern nur in der Richtung gegen Indien führte und eine blos dreitägige Zeitersparniss bedeutete, fand sie doch in den Vertretungskörpern Grossbritanniens eine äusserst günstige Aufnahme. Dass die von ihr durchzogenen Länderstriche unter der Oberhoheit des Sultans stehen, brachte den Plan zum Fall.

Die Anlage einer Eisenbahn von Port Said den Kanal entlang nach Ismailia war nichts als eine Umgehung des Kanals ohne jeden sonstigen Vortheil; selbst der 1883 von Macenzie Wallace befürwortete Bau einer Bahn von Keneh nach Kosseïr fand wenig Beachtung. Erst 10 Jahre später wird der Plan neuerdings und zwar gleichzeitig mit der beabsichtigten Fortsetzung der Nilthallinie aufgenommen und ernstlich in Erwägung gezogen. Die Trasse folgt ab Keneh, wo der Nil dem Rothen Meere am meisten sich nähert, der alten Karawanenstrasse durch die Arabische Wüste in einer Thalschlucht des Gebirges, um nach zurückgelegten 180 km die weite Hafenbucht von Kosseïr zu erreichen, deren strategische Wichtigkeit dadurch anerkannt wurde, dass die Franzosen während der Dauer der Expedition 1799—1802 dort eine ständige Besatzung unterhielten. Ausser einigen Felssprengungen bei El Sidi el Abu sind keine technischen Schwierigkeiten zu bewältigen. Die Kosten des Bahnbaues wurden mit 337 000, der Hafenbauten mit 73 000 und der ganzen Anlage mit rund 453 000 £ veranschlagt. Zwei Privatgesellschaften bewarben sich um die Konzession, mit der Bedingung einer 3 % staatlichen Zinsgewähr für ein Kapital von 400 000 £. Die Bahn würde den Weg um 34 Stunden abkürzen und auch eine baldige Verzinsung erwarten lassen, nachdem die Englische Ueberlandpost für die Benutzung der 450 km langen Strecke Alexandrien-Suez bis zum Jahre 1888 jährlich 300 000 Frcs. zahlte, wogegen dann eine Linie von 980 km Länge in Betracht käme; überdies könnte auf 30—40 000 Mekkapilger gerechnet werden. Woran die Ausführung des Planes bis jetzt scheiterte, ist nicht bekannt geworden.

England verfolgte schon den Ausbau der Transkaspischen Bahn mit einigem Unbehagen, das durch die Anlage der Transsibirischen Eisenbahn nur noch verstärkt ward. In Asien erhalten eben die gegensätzlichen Interessen Russlands und Englands ihren schärfsten Ausdruck. Als im Februar vorigen Jahres ein Dampfer des Norddeutschen Lloyd im Suezkanal auflief und hierdurch binnen kurzer Zeit 65 Schiffe an der Durchfahrt hinderte, erregte die Unsicherheit des Kanals neuerliche Bedenken, um so mehr, als jetzt schon grosse Dampfer alle nur erdenkliche Vorsicht in Anwendung zu bringen haben, um Unfälle zu vermeiden. Diese beunruhigende Thatsache ist auch in einem Blaubuch amtlich anerkannt und als einzigen Ausweg auf die Wiederaufnahme der Umsegelung Afrikas hingewiesen worden.

Da wurde vor kurzem ein ganz neuer Entwurf besprochen, dem es freilich an Gegnern nicht fehlte. Dieses interessante „patriotische Unternehmen, welches England vom Suezkanal ganz unabhängig machen soll“, ist theoretisch wohl richtig gedacht, erregt jedoch bezüglich seiner Ausführung vielerlei Bedenken.

Der beabsichtigte Zweck ist, nicht nur die Durchschiffung des Kanals, sondern auch die Umsegelung der mächtigen über 3 000 km nach Süden sich erstreckenden Arabischen Halbinsel und damit die 3—4 tägige Fahrt im Rothen Meer hierdurch zu ersparen.

Die Eisenbahn hätte in Port Said zu beginnen, dann östlich durch die Sinaitische Halbinsel zum Nordende des Golfes von El Akabah und von hier in gerader Richtung, etwa dem 30. Breitegrade folgend, nach Basra am Persischen Golf zu führen, von wo eine Linie nach dem Hafen Koweit abzweigt. Das wäre der erste und wichtigste Theil (etwa 1 600 km) der geplanten Eisenbahn. Nach deren Vollendung würden die Dampfer der Peninsular and Oriental S. N. Co. den Verkehr zwischen England und Port Said, andererseits zwischen Koweit und Indien besorgen, während die Küstenschifffahrt im Persischen Golf nach wie vor der British India Co. vorbehalten bliebe.

Der zweite Theil der Hauptlinie führt nach Ueberschreitung des Schatt el Arab und des Karunflusses in Persisches Gebiet, die Küste des Persischen Golfes und des Arabischen Meeres entlang durch Beludschistan nach Karatschi zum Anschluss an das Indische Eisenbahnnetz.

Die ganze Linie Port Said-Karatschi soll eine Länge von 3 800 km erhalten und zwischen London und Indien 8—10 Tage an Fahrzeit ersparen.

Allem Anscheine nach werden von den Anregern hierbei sowohl die technischen, als auch die politischen Schwierigkeiten weitaus unterschätzt. Zu den ersteren zählen die Führung der Linien durch wasserlose oder doch mindestens wasserarme Wüstenstrecken, ferner die Uebersetzung zahlloser Flüsse und eines Sumpfgebietes von ungewöhnlicher Ausdehnung; was es heisst, eine Eisenbahn durch eine Wüste zu legen, dafür war ja das verhältnissmässig kurze Stück Kairo-Suez ein warnendes Beispiel; zu den letzteren, den politischen Schwierigkeiten, zählt die Erreichung der Zustimmung der östlichen staatlichen Machthaber.

Von Port Said bis El Akabah führt die Trasse durch die Sinaitische Wüste, also ein Gebiet unter Aegyptischer Herrschaft, demnach unter Englischem Einflusse stehend. Bei Akabah bietet aber schon die Uebersetzung des Thales bedeutende Schwierigkeiten, um von hier aus auf das mehr als 400 m hohe Arabische Tafelland, ein gänzlich unfruchtbares, doch mehr steiniges (Arabia Petraea) als sandiges Gebiet zu gelangen.

Wenn hervorgehoben wird, dass daselbst auf Grund verschiedener Berichte von Reisenden, wie Palgrave, Huber Daugthy, Lady Anne Blunt u. A. eine fruchtbare Sattelung, vermuthlich ein altes Flussbett, durch das Sirhanthal über El Dschauf bis nahe an den Schatt el Arab (die Vereinigung des Euphrat und Tigris) sich befinde, die für die Legung einer Eisenbahn wie geschaffen sei, bleibt zugestandenermaassen immer noch eine vollkommen unerforschte Strecke von mehr als 300 km übrig, die, wie man zum Troste annimmt, sicher auch den Charakter der umgrenzenden Landschaften trägt.

Derartige Angaben von Reisenden sind nur mit grosser Vorsicht aufzunehmen, zumal sie mit ihren Reisen doch ganz

andere Zwecke verbanden und bei ihnen eine genügende Sachkenntniss nicht gut vorausgesetzt werden kann.

Mittelarabien steht unter der nominellen Oberhoheit des Sultans, der eigentliche Herrscher aber ist der Schech von Gebel Schammar, welcher zweifellos durch Geld und gute Worte sich abfinden zu lassen geneigt wäre. Merkwürdigerweise bleibt die bedeutendste und volkreichste Handelsstadt Bagdad von der Trasse unberührt.

Bessere Aussichten auf Durchführung hätte eine Eisenbahn mit einem Anfangspunkte an der Syrischen Küste, etwa Tripoli (Tarabulus), wie eine solche vor Jahren geplant war und deren Anschluss an das Anatolische Netz leicht zu bewerkstelligen wäre; allerdings entspräche sie weniger den Englischen Anforderungen.

Wenn man sich der Hoffnung hingibt, bei der Anlage der Indischen Eisenbahn auf die thätige Mithilfe der Araber rechnen zu können, wie es in Aegypten mit den Fellahin der Fall war, so ist das eine weitere Täuschung.

Herr Julius Böhm, Vorstand im Oesterr. Handelsmuseum, ein genauer Kenner von Land und Leuten, schildert diese umherziehenden Araber als ebenso stolz, wie arbeitsscheu und ganz und gar bedürfnisslos; sie besitzen ihre Kameele und Pferde, nähren sich ausschliesslich von Milch und kennen nicht einmal den Genuss von Tabak und Kaffee. Sie sind also ein für den Bahnbau vollkommen ungeeignetes Material; Geld hat für sie keinen Werth, dessen Erwerbung keinen Zweck.

Aus dem Gebiet des Schech tritt die Linie in jenes des Sultans, um Basra zu erreichen. Dass es je gelingt, für dieses kurze aber wichtige Stück einen Ferman zu erhalten, muss ernstlich bezweifelt werden. Hier aber stellen sich dem Bau die grössten Hindernisse entgegen; es sind nicht nur zwei Ströme (Schatt el Arab und Karun), sondern auch ein Sumpfland von ungeheurer und der Zeit nach ganz verschiedener Ausdehnung zu übersetzen. Weiter östlich schmiegt sich die Linie ohne besondere Schwierigkeiten, ausgenommen den Durchbruch des Melangebirges in Mekrán, der südlichen Küste Persiens und Beludschistans an; die Gebirgszüge lassen einen breiten Streifen offen und treten bis an 30 km weit im Lande zurück. Das Land hat eine ziemlich zahlreiche Besiedelung, reichlich Wasser und steht, wie mit Stolz hervorgehoben wird, unter dem Schutz der Kanonen der Englischen Flotte, während die Arabische Theillinie durch die Natur selbst geschützt ist, aber zahlreiche bedeutende Flüsse ergiessen sich in den Persischen Golf und das Arabische Meer und erheischen daher ebenso viele mächtige Brückenbauten.

Es ist nicht gut ersichtlich, wodurch das unter Russischem Einfluss stehende Persien veranlasst werden könnte, eine Linie zu konzessioniren, die nicht das Land durchzieht, sondern es umgeht, demnach keinerlei Vortheil gewährt. Nur das unter Englischer Vorherrschaft befindliche Beludschistan des Khan von Kelat wird sich fügsam erweisen.

Ueberall bleibt aber noch die Zufuhr von Brennstoff eine erst zu lösende Frage.

Die ganze Linie soll mit einem Aufwande von 15 000 000 £ oder etwa 6 000 £ per mile nach den Anlagekosten der Indischen Eisenbahnen hergestellt werden können; aber auch diese Ziffern sind fraglich, wenn man in Berücksichtigung zieht, dass die Eisenbahnen Indiens im Durchschnitt etwa 10 000 £ und mehrere von ihnen (East Indian, Eastern Bengal, Great Indian Peninsula, Bombay-Baroda u. a.) fast das Doppelte kosteten; jedenfalls wären diese 15 000 000 £ nicht ohne Staatsgewähr zu beschaffen. Dass die Bahn unter Beeinträchtigung des Suezkanals einen grossen Theil des heutigen Personen- und Güterverkehrs nach Arabien, Mesopotamien, Persien, Indien und dem fernen Osten (man rechnet allein 20 000 Reisende I. Klasse nebst einer grossen Zahl Pilger) zu bewältigen hätte, mag zugegeben werden. Dagegen hat die Ertragsberechnung: 2 000 000 £ aus dem Eisenbahnverkehr, 100 000 £ aus dem Telegraphenbetriebe und bei Abschlag von 40% Betriebskosten (840 000 £) eine Reineinnahme von 1 260 000 £, kaum einen akademischen Werth.

Der Wagemuth Englands ist bekannt, vielleicht ist aber dieser Plan nicht einmal „Zukunftsmusik“; immerhin ist er interessant genug, um eine kurze Erwähnung zu rechtfertigen.

Wien, im Juni 1897.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Theilnahme der Lausitzer Eisenbahngesellschaft an den Einrichtungen des Vereins und Aufnahme der Szamosthalbahn in den Verein. Auf die Lausitzer Eisenbahngesellschaft werden die Vereinseinrichtungen nach Maassgabe des § 6 der Vereinssatzungen Anwendung finden. Die Direktion der Szamosthalbahn-Aktiengesellschaft in Dees ist als Mitglied in den Verein aufgenommen.

Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) Berlin. Die unter der Betriebsleitung der Centralverwaltung für Sekundärbahnen stehenden, dem Vereine gemäss § 6 der Satzungen angeschlossenen Bahnen:

a) Weimar-Berka-Blankenhain,
b) Wutha-Ruhla,
c) Ilmenau-Grossbreitenbach,
d) Hohenebra-Ebeleben,
e) Arnstadt-Ichtershausen,
f) Neubrandenburg-Friedland,
g) die Bregthalbahn und
h) die Kaiserstuhlbahn

sind in ihrem Verhältnisse zum Verein — zufolge bindend gewordenen Beschlusses des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten — als ein einheitliches Unternehmen anzusehen.

Eröffnung von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Danzig. Am 20. d. Mts. wird der an der Strecke Neustettin-Ruhnow zwischen den Stationen Dramburg und Falkenburg neu eingerichtete Haltepunkt Birkholz für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig unter Inser.-Nr. 1312 d. Ztg.).

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion Schwerin. Am 14. d. Mts. ist der zwischen den Stationen Rostock Centralbahnhof und Warnemünde eingerichtete Haltepunkt Schmarl für den Personenverkehr eröffnet worden.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Am 1. d. Mts. ist die zwischen den Stationen Neulengbach und Kirchstetten in Kilometer 41,5 der Linie Wien-Salzburg gelegene Haltestelle Ollersbach für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Stettin. Am 20. d. Mts. wird die zwischen Gransee und Löwenberg i. d. M. der Strecke Berlin-Stralsund gelegene Haltestelle Guten-Germendorf, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Reisegepäck, Stückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin unter Ins.-Nr. 1314 d. Ztg.).

Bezeichnung von Stationen. Königlich Bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnlinie Augsburg-Donauwörth gelegene Station IV. Klasse Langweid führt künftig die Bezeichnung „Langweid am Lech“.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2393 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Theilnahme der Lausitzer Eisenbahngesellschaft an den Einrichtungen des Vereins und Aufnahme der Szamosthalbahn in den Verein (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 2394 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) Berlin im Vereine vertretenen Bahnen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 2395 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung schmalspuriger und vollspuriger Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 12. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat April d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat April d. J. vorgekommenen Betriebsunfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 9 Entgleisungen auf freier Bahn, 13 Entgleisungen in Stationen, 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 16 Zusammenstösse in Stationen und 127 sonstige Betriebsunfälle, zusammen 166 Betriebsunfälle.

Die Betriebslänge betrug 39 418 km, an Zugkilometern wurden geleistet 26 682 999, so dass je ein Unfall auf 237 km Betriebslänge oder auf 160 741 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden von den beförderten Reisenden 5 getödtet und 11 verletzt, von Bahnbeamten und Bahnarbeitern im Dienst 27 getödtet und 73 verletzt, von fremden Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder, 16 getödtet und 17 verletzt, zusammen 48 Personen getödtet und 101 Personen verletzt.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht hat die Gesellschaft im Jahre 1896 einen Gewinnüberschuss von 252 609 ℳ. erzielt, aus welchem eine Dividende von 3 % an die Aktionäre vertheilt werden soll. Wenn die die Verstaatlichung der Eisenbahnen Aachen-Mastricht-Hasselt und Aachen-Kohlscheidt-Kämpchen betreffenden Verträge, welche in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 21. April die einstimmige Annahme der Aktionäre gefunden haben, die staatliche Genehmigung erhalten, so beabsichtigt die Verwaltung, aus den zu zahlenden Entschädigungsbeträgen zunächst den Restbetrag der 4 % Prioritätsanleihe von 1881 im Betrage von 9 732 500 ℳ. zu kündigen; sodann statt der zuerst in Aussicht genommenen Zahlung von 450 ℳ. auf jede Aktie jetzt durch Zusammenlegung von 6 Stammaktien und Zahlung von 500 ℳ. auf jede Aktie 5 Aktien nach Ablauf des Sperrjahres einzuziehen und eine Aktie im ursprünglichen Betrage von 600 ℳ. dem betreffenden Aktionär zurückzugeben, mithin das Grundkapital von 8 250 000 ℳ. auf 1 374 000 ℳ. herabzusetzen, nachdem die Generalversammlung die vorgeschriebene Zustimmung zu diesem Verfahren ertheilt haben wird. Dagegen soll in der Generalversammlung von Berliner Aktionären der Antrag eingebracht werden, die aus dem Verkauf der Eisenbahnen eingehenden Beträge und die sonstigen vorhandenen Mittel zur vollen Rückzahlung des Aktienkapitals zu verwenden. Auf die zurückgezahlten Aktien sollen nach diesem Antrage Genussscheine ausgegeben werden, unter welche die Erträge der Kohlenwerke und die sonstigen Einnahmen vertheilt werden sollen. Der Gesellschaft werden folgende Mittel zur Disposition stehen: Vom Belgischen Staat 20 000 000 Frcs. Belgische Rente, Kursstand 101,5 % = 20 300 000 Frcs. à 81 = 16 440 000 ℳ., vom Preussischen Staat 1 130 000 ℳ., Effekten 150 000 ℳ., zusammen 17 720 000 ℳ.; davon sind nothwendig zur Rückzahlung des Aktienkapitals 8 250 000 ℳ., der Obligationen 9 732 000 ℳ., zusammen 17 982 000 ℳ., es fehlen demnach 262 000 ℳ., die aus dem Gewinn des laufenden Jahres zu entnehmen wären. Für das laufende Jahr kann wegen des Sperrjahres eine Dividende nicht zur Vertheilung gelangen.

Cronberger Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht wurden im Jahre 1896 befördert 671 256 Personen (gegen 635 371 Personen im Vorjahre) und 29 022 (23 558) t Güter.

Die Einnahmen betrugen 192 391 ℳ. (hiervon aus dem Personenverkehr 136 733 ℳ. und aus dem Güterverkehr 26 360 ℳ.). Verausgabt wurden 158 234 ℳ.; mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 34 157 ℳ., welcher wie folgt verwendet wird: Rücklage in den Bilanzreservefonds 1 579 ℳ., Eisenbahnsteuer 773 ℳ., 5 % Dividende an die Prioritätsstammaktien 14 700 ℳ., 3 % Dividende an die Stammaktien 15 444 ℳ., Vortrag auf neue Rechnung 1 661 ℳ.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1896 betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 277 123 ℳ. (gegen 302 259 ℳ. im Vorjahre), aus dem Güterverkehr 180 747 (176 728) ℳ., aus sonstigen Quellen 31 316 (28 103) ℳ., zusammen 489 186 (507 090) ℳ. Die erhebliche Mindereinnahme aus der Beförderung von Reisenden resultirt aus dem grösseren Personenverkehr im Jahre 1895 infolge der Deutsch-Nordischen Handels- und Industrieausstellung, welche in diesem Jahre in Lübeck stattfand. Befördert wurden 424 245 (441 567) Personen und 67 979 (63 998) t Güter, darunter 53 278 (49 861) t in ermässigten Tarifklassen. Die Gesammtausgaben betrugen 341 922 (351 935) ℳ. Von dem Ueberschusse gelangt eine Dividende von 1,5 % an die Aktien Littr. A. zur Vertheilung.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden 47. Jahresbericht war die Verkehrsentwickelung im Jahre 1896 eine recht zufriedenstellende.

Der Personenverkehr konnte zwar die Höhe des Ausstellungsjahres 1895 nicht erreichen, doch entspricht seine Steigerung gegen 1894 der durchschnittlichen Verkehrsvermehrung der früheren Jahre.

Im Jahre 1896 wurden 1 841 393 Personen befördert gegen 1 972 051 in 1895 und 1 702 698 in 1894. Die Einnahmen dafür betrugen 1 711 535 ℳ. gegen 1 947 989 ℳ. im Vorjahre und 1 631 753 ℳ. in 1894.

Der Güterverkehr hat mit 1 037 387 t und 2 745 692 ℳ. Frachteinnahmen die Ergebnisse aller früheren Jahre überstiegen. Die Beförderungsmenge übertraf diejenige des Vorjahres um 98 720 t und die des Jahres 1894, das bis dahin die höchste Beförderungsziffer hatte, um 66 138 t. Die Frachteinnahmen waren gegen das Vorjahr um 119 814 ℳ. und gegen das bisher günstigste Jahr 1890 um 63 776 ℳ. höher.

Der Gesammtversand war von Lübeck um 25 214 t, von Oldesloe um 2 099 t, von Wandsbek um 18 618 t, von Hamburg um 30 477 t, der Gesammtempfang von Lübek um 17 103 t, von Oldesloe um 6 879 t, von Wandsbek um 23 135 t, von Hamburg um 23 538 t höher, als im Jahre 1895. Der Versand von Lübeck nach Hamburg (72 626 t) ist gegen das Vorjahr um 10 637 t, derjenige von Hamburg nach Lübeck (93 389 t) um 3 350 t gestiegen.

Die Vermehrung des Güterverkehrs ist vorzugsweise der Steigerung der Verfrachtung von Bau- und Nutzholz und Steinkohlen (90 317 t gegen 80 996 t im Vorjahre), deren Beförderungsmengen diejenigen aller früheren Jahre überstiegen haben, zu verdanken. Aber auch der Seeverkehr über Lübeck hat trotz des durch den Kaiser Wilhelmkanal verstärkten Wettbewerbs der direkten Schiffahrt zwischen Hamburg und den Ostseehäfen, der sich fortdauernd empfindlich geltend macht, durch die gesteigerte und seitens der Gesellschaft durch Tarifermässigungen unterstützte Thätigkeit der Lübecker Kaufleute und Rheder einen Aufschwung genommen.

Der Viehverkehr erbrachte mit 99 497 ℳ. gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 14 616 ℳ.

Auf der Lübeck-Travemünder Bahn sind 270 791 Personen gegen 270 360 Personen im Vorjahre, 6 756 t Güter gegen 6 743 t im Vorjahre befördert worden. Die Einnahmen dieser Bahn haben sich, einschliesslich der Erträgnisse aus dem Verkehr mit der Theerhofsinsel und den Lagerplätzen auf den Vorwerker Wiesen im Betrage von 7 083 (5 461) ℳ., auf 139 184 ℳ. gegen 139 773 ℳ. im Jahre 1895 gestellt.

Die Betriebseinnahmen haben 5 363 634 ℳ., die Betriebsausgaben 2 979 712 ℳ. betragen, d. i. gegen das Vorjahr eine Mindereinnahme von 51 920 ℳ., die ausschliesslich auf den Personen- und Gepäckverkehr entfällt.

Die Minderausgabe von 135 178 ℳ. ist auf den geringeren Zuschuss zur Beamten-Pensionskasse zurückzuführen.

Dem Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben in Höhe von 2 383 922 ℳ. tritt der Zinsenertrag aus dem noch vorhandenen Erlöse der im Jahre 1891 ausgegebenen neuen Aktien mit 38 739 ℳ. hinzu, so dass sich ein Gesammtüberschuss in Höhe von 2 422 661 ℳ. ergibt. Zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihe sind 540 613 ℳ. erforderlich; der verfügbare Ueberschuss stellt sich hiernach auf 1 882 048 ℳ. und wird nach dem Beschlusse der Generalversammlung wie folgt verwendet: Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds 381 146 ℳ., 6,75 % (gegen 6,25 %) Dividende für 18 474 000 ℳ. alte Aktien und 2 316 000 ℳ. neue Aktien 1 403 325 ℳ. und Staats-Eisenbahnsteuer (Preussen 68 323 ℳ., Lübeck 29 254 ℳ.), zusammen 97 577 ℳ.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

In der am 9. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 43 S. 387 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende für die Prioritäts-Stammaktien auf 5 %, für die Stammaktien auf 3²/₃ % festgesetzt.

Südharz-Eisenbahngesellschaft.

Im Walkenrieder Handelsregister ist jetzt die Aktiengesellschaft Südharz-Eisenbahngesellschaft mit dem Sitze in Walkenried eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb der Schmalspurbahn von W a l k e n r i e d nach B r a u n l a g e mit Fortsetzung bis zum W u r m b e r g e und einer Abzweigung nach T a n n e. Das Grundkapital beträgt 2 300 000 ℳ. und ist eingetheilt in 1 300 Stück Vorzugsaktien über je 1 000 ℳ. und 1 000 Stück Stammaktien über je 1 000 ℳ. Sämmtliche Aktien lauten auf den Inhaber und sind von den Gründern übernommen. Direktor der Gesellschaft ist der Ingenieur Georg Halberstadt in Walkenried.

Untergrundbahn in Berlin.

Die erste Untergrundbahn in Berlin ist nunmehr dem Betriebe übergeben worden. Es handelt sich um die schon mehrfach erwähnte Tunnelbahn der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft zwischen ihren beiden grossen Fabriken, der Maschinenfabrik in der Brunnenstrasse und der Armaturenfabrik in der Ackerstrasse. Durch die Tunnelbahn, welche einen direkten Anschluss an das Geleise der Station Gesundbrunnen hat, ist eine unmittelbare unterirdische Verbindung zwischen beiden Fabriken für den internen Personen- und Güterverkehr hergestellt worden. Die Untergrundbahn liegt bis 10 m unter der Erdoberfläche; sie ist nicht zu verwechseln mit der Unterpflasterbahn, die nahezu unmittelbar unter dem Strassenpflaster errichtet wird. Die Bauzeit hat 1¼ Jahre betragen. Der Tunnel hat eine Länge von 350 m; er steigt von der Fabrik in der Ackerstrasse, in deren Kellergeschoss er beginnt, nach der Fabrik in der Brunnenstrasse um etwa 10 m, wobei 3 Kurven im Radius von 15 und 25 m passirt werden. Die Steigung am Ende der Bahn in der Brunnenstrasse beträgt 1 : 15. Der Tunnel hat einen ovalen Querschnitt; er ist durch Ausschachten und Aufmauern hergestellt, ohne das Tiefbohrmaschinen in Anwendung kamen. Die durch den Raum laufende Bahn ist normalspurig und eingeleisig, sie wird durch oberirdische Stromzuführung ganz nach Art der Strassenbahnen elektrisch betrieben. Die Lokomotive besitzt 2 Motoren; sie ist imstande, Lasten bis zu 10 t zu schleppen. Die Fahrt durch den Tunnel nimmt knapp 2 Minuten in Anspruch. Alle Kurven werden mit scharfem Ruck, aber glatt passirt; die Beleuchtung der Tunnelstrasse ist dabei so ausgiebig, dass nirgends ein Gefühl der Unsicherheit Platz greift. Der Bahnverkehr im Tunnel, welcher fahrplanmässig geschieht, wird durch eine Blockstation, genau wie im Eisenbahnverkehr, geordnet.

Witkowoer Kleinbahn.

Im Jahre 1896/97 betrug die Einnahme insgesammt 103 000 ℳ., hiervon wurden verausgabt 62 000 ℳ. Der Rest von 41 000 ℳ. wird zur Tilgung des aufgenommenen Betrages von 800 000 ℳ. verwendet.

Privat-Anschlussgeleise.

Es ist in Frage gekommen, ob Geleise, die innerhalb des Bahnhofes einer dem Gesetze vom 3. November 1838 unterworfenen Eisenbahn auf Antrag von Privaten und eventuell auch für deren Rechnung zur Verbindung von vermietheten Lager- und Ladeplätzen, Schuppen usw. mit bestehenden Bahnhofsgeleisen hergestellt und von der betreffenden Eisenbahnverwaltung bedient werden, als Privat-Anschlussbahnen im Sinne der §§ 43 ff. des Gesetzes über Kleinbahnen und Privat-Anschlussbahnen vom 28. Juli 1892 anzusehen seien. Das erwähnte Gesetz bietet keine Handhabe dafür, derartige Geleise, welche im Verkehrsinteresse behufs besserer Ausnutzung des Bahnhofsgeländes angelegt werden, nunmehr anders zu behandeln, als vor Erlass des Gesetzes. Sie sind vielmehr nach wie vor als Erweiterungen der bestehenden Eisenbahnanlagen anzusehen und zu behandeln, deren Genehmigung nach § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten bezw. von den seinerseits zur Vornahme unerheblicher Geleisänderungen allgemein ermächtigten Eisenbahnbehörden zu ertheilen ist. Für eine landespolizeiliche Prüfung würde in diesen Fällen nur aus Gründen, die ausserhalb der besonderen Bestimmungen des Kleinbahngesetzes liegen, Raum gegeben sein. Der Herr Minister hat daher die Königlichen Eisenbahnkommissare und Eisenbahndirektionen veranlasst, dafür Sorge zu tragen, dass künftig derartige Geleise als Theile der Bahnhofsgeleise, wie diese selbst, von der Eisenbahnverwaltung als ihr Eigenthum hergestellt und unterhalten werden, und das Rechtsverhältniss bei Abschluss der Verträge durch geeignete Bestimmungen über den Ersatz der Anlage bezw. Unterhaltungskosten und die etwaige Aufhebung der Geleise klar gestellt wird.

Strassenbahnen.

Gesellschaft für Strassenbahnen im Saarthal. Nach dem Geschäftsbericht für 1896 betrugen die Einnahmen 130 455 ℳ. und die Ausgaben 85 406 ℳ. Von dem 45 567 ℳ. betragenden Ueberschusse gelangt eine Dividende von 4 % (gegen 3,5 % im Vorjahre) zur Vertheilung.

Der Verkehr auf den Deutschen Wasserstrassen.

Das zweite Heft des Jahrgangs 1897 der „Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs“ enthält eine Darstellung des Verkehrs auf den Deutschen Wasserstrassen in den Jahren 1872 bis 1895, d. h. der Entwickelung der Schifffahrt an den Hauptverkehrspunkten der Deutschen Ströme während dieses Zeitraums. Im allgemeinen waren 1895 die Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse der Schifffahrt auf den Deutschen Wasserstrassen nicht günstig, aber trotzdem ist der Wasserverkehr an den meisten Punkten gegen die Vorjahre nicht erheblich zurückgegangen, zum theil sogar noch gestiegen.

In Breslau ist der Güterverkehr auf der Oder im ganzen (d. h. Eingang, Ausgang und Durchgang zusammengerechnet) von 479 000 t im Jahre 1885 auf 1 612 000 t im Jahre 1894 gestiegen und dann 1895 auf 1 410 000 t zurückgegangen.

In Hamburg sind auf der Oberelbe bei Entenwärder zu Berg durchgegangen 1895 1 940 000 t Güter gegen 1 927 000 t 1894 und 1 550 000 t 1891, zu Thal 1 626 000 t gegen 1 745 000 t 1894 und 1 748 000 t 1891.

Beim Ueberschreiten der Deutsch-Oesterreichischen Zollgrenze in der Nähe von Schandau sind auf der Elbe durchgegangen zu Berg (Ausfuhr nach Oesterreich) 1895 2 323 000 t Güter gegen 2 294 000 t 1894 und 2 305 000 t 1891, zu Thal (Einfuhr aus Oesterreich) 1895 2 208 000 t gegen 2 683 000 t 1894 und 2 496 000 t 1891 (ohne das Flossholz).

In Berlin sind auf der Spree angekommen zu Berg 1895 2 753 000 t Schiffsgüter gegen 2 715 000 t 1894 und 2 759 000 t 1891, zu Thal 1895 1 888 000 t gegen 1 820 000 t 1894 und 2 018 000 t 1891; in diesen Zahlen ist der Wasserverkehr der Vororte nicht enthalten, der in den letzten Jahren stark zugenommen hat, da die Lösch- und Ladevorrichtungen in Berlin selbst zum theil eingehen und nach den Vororten verlegt werden mussten.

Der Güterverkehr auf dem Rhein an der Holländischen Grenze bei Emmerich bezifferte sich beim Durchgang zu Berg (der Einfuhr aus Holland) 1895 auf 4 880 000 t gegen 4 766 000 t 1894 und 3 247 000 t 1891, beim Durchgang zu Thal (der Ausfuhr nach Holland) 1895 auf 3 048 000 t gegen 3 142 000 t 1894 und 2 917 000 t 1891.

In Ruhrort sind auf dem Rhein abgegangen zu Berg 1895 1 964 000 t, 1894 2 003 000 t und 1891 1 365 000 t, zu Thal 1895 1 737 000 t, 1894 1 710 000 t und 1891 1 572 000 t; hier werden fast ausschliesslich Steinkohlen verladen.

In Mannheim, dessen Hafen als Stapelplatz für den Güterverkehr zwischen dem unteren Rhein einerseits und Süddeutschland und Oesterreich andererseits grosse Bedeutung hat, sind auf dem Rhein zu Berg angekommen 1895 2 436 000 t Güter gegen 2 662 008 t 1894 und 1 916 000 t 1891, und zu Thal abgegangen (ohne Flossholz) 1895 365 000 t gegen 420 000 t 1894 und 353 000 t 1891.

Ueber den Verkehr im Kaiser Wilhelmkanal

während des Etatsjahres vom 1. April 1896 bis 31. März 1897 veröffentlicht das letzte „Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reichs“ eingehende Nachweise, denen wir folgendes entnehmen: im ganzen haben den Kanal in dem angegebenen Zeitraum befahren 19 960 abgabepflichtige Schiffe mit einem Raumgehalt von 1 848 458 Registertons netto, wovon 13 244 Schiffe mit einem Gesammt-Raumgehalt von 1 482 119 Registertons beladen waren, die übrigen in Ballast oder leer fuhren. Unter der Gesammtzahl der Schiffe befanden sich 8 287 Dampfschiffe mit einem Raumgehalt von 1 407 435 Registertons; davon gehörten regelmässigen Linien an 3 144 mit zusammen 351 139 Registertons. Von den Dampfschiffen hatten einen Netto-Raumgehalt von über 1 500 Registertons 32, von über 1 000 bis 1 500 Registertons 75 und von über 600 bis 1 000 Registertons 383, während von den Segelschiffen nur 13 einen Raumgehalt von über 400 Registertons und 693 einen solchen von 100 bis 400 Registertons hatten.

An Kanalabgaben sind 928 399 ℳ. und an Gebühren im ganzen (einschliesslich der Schleppgebühren usw.) 1 007 969 ℳ. erhoben worden.

Berliner Privatpost und Spedition Aktiengesellschaft.

Die Tagesordnung der zum 28. d. Mts. einberufenen Generalversammlung enthält den mit der Uebergabe des Speditionsgeschäfts der Gesellschaft an die Berliner Packetfahrt-Aktiengesellschaft in Zusammenhang stehenden Antrag auf Abänderung der Statuten.

Dienstdauer der im äusseren Betriebsdienste beschäftigten Eisenbahnbediensteten.

Für die Preussischen Staatsbahnen sind jüngst Vorschriften über die zulässigen Grenzen der täglichen Dauer des planmässigen Dienstes obengenannter Bediensteten in Kraft getreten, denen sich auch die Süddeutschen Verwaltungen angeschlossen haben, während bei den Sächsischen Staatsbahnen, wie wir in Nr. 44 S. 399 d. Ztg. berichteten, hierüber z. Zt. noch Erhebungen angestellt werden. Nach diesen Vorschriften gilt als planmässige (tägliche) Diensttour jeder zwischen zwei völlig dienstfreien Zeitabschnitten von mindestens je 8 Stunden — beim Zugpersonal von mindestens 10 bezw. 6 Stunden, je nachdem die Ruhezeit in der Heimath oder ausserhalb derselben verbracht wird — liegende Zeitraum, während dessen die Beamten nach Maassgabe des Dienstplanes dienstlich thätig oder dienstbereit sein müssen, einschliesslich der in diese Zeit entfallenden kürzeren Ruhepausen.

Die längste zulässige Dienstdauer setzen jene Vorschriften für die einzelnen Klassen der Bediensteten folgendermaassen fest:

I. Bahnwärter: 1. Die planmässige Dauer des täglichen Dienstes der Bahnwärter auf Strecken nur mit Tagesdienst oder beschränktem Nachtdienst darf in der Regel 14 Stunden nicht überschreiten. Nur wenn die Betriebsverhältnisse auf einer Strecke derart einfach sind, dass den Bahnwärtern innerhalb ihrer Dienstzeit wiederholt längere Ruhe pausen verbleiben, wie namentlich auf Nebenbahnen mit geringem Zugverkehre, kann die planmässige Dienstdauer unter Einrechnung derjenigen Zeit, während welcher der Bahnwärter nur dienstbereit zu sein hat, ausnahmsweise bis auf 16 Stunden erstreckt werden. Das Gleiche gilt, wenn die planmässige Dienstdauer durch eine mehrstündige zusammenhängende Ruhepause unterbrochen wird. 2. Auf Bahnstrecken mit vollem Tages- oder Nachtdienste darf die planmässige Dauer des täglichen Dienstes der Bahnwärter nicht mehr als 13 Stunden betragen. Nur an den Tagen des Dienstwechsels kann die tägliche Dienstdauer ausnahmsweise bis auf 14 Stunden erstreckt werden. 3. Wenn die Bahnwärter nur in grösserer Entfernung von ihrem Posten Wohnung finden können, ist die auf die Wege zum und vom Dienste entfallende Zeit bei Feststellung der planmässigen Dienstdauer angemessen zu berücksichtigen.

II. Weichensteller: 1. Die planmässige Dauer des täglichen Dienstes der nicht an Stellwerken beschäftigten Weichensteller, deren Weichenbezirke durch den Betrieb fortgesetzt derartig in Anspruch genommen werden, dass nennenswerthe Unterbrechungen der dienstlichen Thätigkeit nicht eintreten, soll nicht über 8 Stunden ausgedehnt werden. 2. Im übrigen darf der gewöhnliche Weichenstellerdienst planmässig bis auf 12 Stunden und, wenn die örtlichen Betriebsverhältnisse dem Weichensteller wiederholte und ausgiebige Ruhepausen gestatten, sowie an den Tagen des Dienstwechsels bis zu 14 Stunden bemessen werden. Ausnahmsweise kann der Dienst bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden, wenn nach achtstündiger Dienstdauer eine vollständige Ruhe von mindestens 4 Stunden gewährt wird. 3. Die tägliche Dienstzeit der im Stellwerksdienst beschäftigten Weichensteller soll bei Anlagen, deren Bedienung eine ununterbrochene angespannte Thätigkeit erfordert, 8 Stunden nicht überschreiten. Im übrigen finden auf den Stellwerksdienst die Vorschriften unter Nr. 2 gleichmässige Anwendung.

III. Stationsbeamte: 1. Die planmässige Dauer des täglichen Dienstes soll für die den äusseren Stationsdienst versehenden Stationsbeamten, wenn denselben wegen der raschen Folge der ein- und auslaufenden Züge bezw. bei ununterbrochenem Rangirdienste zwischenzeitlich auskömmliche Ruhepausen nicht verbleiben, nicht mehr als 8 Stunden betragen. 2. Im übrigen kann die tägliche Dienstzeit der Stationsbeamten bis zu 12 Stunden und an den Tagen des Dienstwechsels bis zu 14 Stunden ausgedehnt werden. Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie auf Nebenbahnen mit geringerem Zugverkehre, welche den Beamten wiederholt längere Ruhepausen gestatten, soll nach dem pflichtmässigen Ermessen der zuständigen Behörden ausnahmsweise eine Ausdehnung der täglichen Dienstzeit unter Einrechnung derjenigen Zeit, während welcher der Beamte nur dienstbereit zu sein hat, bis zu 16 Stunden zulässig sein. Der Dienst auf den Haltestellen ist dem Stationsdienste, der Dienst auf den Haltepunkten demjenigen der Bahnwärter entsprechend zu regeln.

IV. Telegraphisten: 1. Der planmässige Dienst der Telegraphisten darf, wenn regelmässig ein so lebhafter Zug- und Depeschenverkehr besteht, dass sie während ihrer Dienstzeit ununterbrochen und angestrengt thätig sein müssen, 8 Stunden nicht überschreiten. 2. In allen anderen Fällen kann die tägliche Dienstzeit der Telegraphisten entsprechend den für die Stationsbeamten unter III 2 gegebenen Vorschriften bemessen werden.

V. Rangirmeister: 1. Für die Rangirmeister soll die planmässige Dauer des täglichen Dienstes, wenn der letztere eine anstrengende ununterbrochene Thätigkeit erfordert, nicht mehr als 10 Stunden betragen. 2. Im übrigen kann der planmässige Dienst der Rangirmeister bis auf 12 Stunden und an den Tagen des Dienstwechsels bis auf 14 Stunden erstreckt werden.

VI. Wagenmeister: Die planmässige Dauer des täglichen Dienstes der Wagenmeister darf bis zu 12 Stunden und an den Tagen des Dienstwechsels bis zu 14 Stunden ausgedehnt werden.

VII. Zugpersonal: 1. Für das Zugpersonal soll die Diensteintheilung so bewirkt werden, dass die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitt für jeden Bediensteten nicht mehr als 11 Stunden beträgt. Inwieweit in einzelnen Fällen mit Rücksicht auf die zu stellenden dienstlichen Anforderungen eine weitere Einschränkung des regelmässigen Dienstes stattfinden muss, hat die vorgesetzte Dienstbehörde bei Beginn der einzelnen Fahrplanperioden unter eigener Verantwortlichkeit zu prüfen und festzustellen. 2. Die Festsetzung einzelner Diensttouren bis zu der äussersten Grenze von 16 Stunden ist nur gestattet, wenn sie durch ausgiebige Ruhepausen unterbrochen werden, oder die an das Personal zu stellenden dienstlichen Anforderungen entsprechend einfache sind, so dass nach dem pflichtmässigen Ermessen der vorgesetzten Dienstbehörde eine Ueberanstrengung des Personals ausgeschlossen ist. Bei dem Lokomotivpersonal soll hierbei die innerhalb der Diensttour im Zugdienste zurückzulegende planmässige Fahrzeit auf der Lokomotive keinenfalls mehr als 10 Stunden betragen. 3. Auf eine 14- bis 16 stündige Diensttour soll in der Regel eine längere Ruhe in der Heimath folgen, welche soweit als möglich in die Zeit von 7 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens zu verlegen ist. 4. Bei Bemessung der planmässigen Dienstdauer ist überall diejenige Zeit mit einzurechnen, während welcher die Bediensteten vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt zur Uebernahme und Uebergabe der Geschäfte usw. dienstlich in Anspruch genommen werden.

Aus Asien.

Türkei.

Die Ottomanische Eisenbahn Smyrna-Aïdin (322,5 Meilen) hatte im 2. Halbjahre 1896 (II/1895) eine Einnahme von 218 729 (204 971) £, eine Ausgabe von 84 368 (75 552) £ und einen Ueberschuss von 134 361 (129 419) £, der sich durch 202 (94) £ verschiedene Einnahmen auf 134 563 (129 513) £ erhöhte. Davon dienten 11 137 £ zur Deckung des aus dem Vorjahre herrührenden Fehlbetrages, 73 647 £ zur Verzinsung der Schuldverschreibungen, 83 £ zu Bank- und Wechselkosten, 1 516 £ zur Tilgung von Schuldverschreibungen und 35 678 £ zur Vertheilung eines Gewinnes von je 16 sh. an die Antheilscheine, während 12 502 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Im laufenden Halbjahre sind die Einnahmen gegenüber dem entsprechenden Halbjahre von 1896 gestiegen und die Aussichten für den nächsten Ernteverkehr sind befriedigend

Die Ottomanische Eisenbahn Jaffa-Jerusalem hat für das Jahr 1896 einen Gewinn von je 0,75 Frcs. an die Antheilscheine vertheilt, während auf die neuen Schuldverschreibungen je 6,10 Frcs. zur Austheilung gelangten.

Tonkin.

Sobald die Eisenbahn Phu-lang-thuong-Langson von 60 cm auf 1 m Spurweite umgebaut sein wird, beabsichtigt man nach dem „Avenir du Tonkin" 67 km von dem alten Geleise sowie den gesammten Fahrpark dazu zu benutzen, um eine Eisenbahn von Bacninh nach Thainguyen anzulegen; doch ist man über die endgültige Richtungslinie noch nicht einig. Man will nämlich den Songcaoübergang, den man bei Befolgung der jetzigen Strasse 2 Mal, das 1. Mal etwa auf halbem Wege und das 2. Mal gegenüber Tiao antrifft, wenigstens 1 Mal vermeiden. Diese Linie würde für die Versorgung der ganzen Gegend bis Caobang augenscheinlich gute Dienste leisten.

China.

Die Allgemeine Gesellschaft zur Begünstigung der nationalen Industrie in Brüssel, die Banque de Paris et de Pays Bas, die Metallurgische Gesellschaft (welche sich namentlich dem Bau von Eisenbahn-Betriebsmitteln widmet), die Gesellschaft von Marcinelle und Couillet, die Gesellschaft von St. Leonard (Maschinen und Werkzeuge), die Gesellschaft von Baume Marpent und die Cockerillgesellschaft haben mit dem Sitz in Brüssel eine Gesellschaft zur Vorbereitung von Eisenbahnen in China (Société d'étude de chemins de fer en Chine) gegründet. Sie hat zum Zweck, jede Konzession, den Bau und Betrieb von Eisenbahnen zu prüfen und zu übernehmen, die gesammten zum Bau und Betriebe der Eisenbahnen bestimmten festen und Fahrbetriebsmittel zu liefern, die Konzessionen und Bestellungen, welche sie erhält sowie die Bau- und Betriebsverträge, welche sie abschliesst, zu übertragen und zu verkaufen oder sie jeder Belgischen oder ausländischen Gesellschaft zuzubringen. Das Grundkapital wurde auf 250 000 Frcs. festgesetzt und in 250 voll eingezahlte, namentliche Antheilscheine von je 1 000 Frcs. eingetheilt. Der Verwaltungsrath besteht aus den Herren Viktor Stoclet, Raphaël de Bauer, Adolf Greiner, Jules Carlier und Isidor de Schryver.

Die Oberingenieure Defourny und Walin verliessen im Auftrage der Gesellschaft am 15. April d. J. Brüssel, um sich in le Havre nach China einzuschiffen. Aber noch bevor sie in China anlangten, hatte der Vertreter der Gesellschaft für eine Anleihe von 4 000 000 £ das auschliessliche Recht zum Bau und Betriebe von 3 200 km Eisenbahnen erhalten. Hiergegen erhoben aber die Gesandten von England, Deutschland und der Vereinigten Staaten kräftige Vorstellungen beim Tsung-li-Yamen (Auswärtiges Amt) in Peking und dieses lehnte infolge dessen

den Monopolplan für die Eisenbahn Peking-Hankau ab, ermächtigte vielmehr den Taotai Sheng nur, ein Privatabkommen mit der Belgischen Gesellschaft wegen des Baues der Strecke Paotingfu-Hankau zu treffen. Frankreich hatte sich nicht an dem Einspruch der 3 Mächte betheiligt, sondern die Belgische Bewerbung aus politischen Gründen unterstützt.

Aus Afrika.

Deutsch-Ostafrika.

Zwischen dem Auswärtigen Amt und dem Reichsschatzamt haben Verhandlungen über die Lösung der Eisenbahnfrage in Deutsch-Ostafrika stattgefunden. Der Schwerpunkt der Verhandlungen lag nach der „Täglichen Rundschau" in den Bedingungen, unter denen die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft ihre Rechte an der Usambara-Eisenbahn, die ihr schon seit längerer Zeit eine schwere Last geworden sind, an das Reich abtreten will. Wenn sich die Gesellschaft vor der Hand auch noch gegen einen solchen Schritt sträubt, so dürfte doch der Umstand für sie Veranlassung sein, dies Opfer zu bringen, dass sie nicht mehr imstande ist, den bisher noch aufrecht erhaltenen Betrieb der Usambara-Eisenbahn noch für längere Zeit weiter zu führen. Angeblich ist von der Gesellschaft bereits in Erwägung gezogen worden, falls das Reich nicht bald Hilfe bringt, den Betrieb ganz einzustellen.

Aegypten.

Nach dem „Journal égyptien" hat die Eisenbahnverwaltung die Herstellung einer neuen Linie Achmun-Barrages (40 km), deren Baukosten auf 35 000 Pfd. (Aegyptisch) veranschlagt sind, beschlossen.

Die Aegyptische Regierung hat sich bei der Ottomanbank einen Vorschuss von 130 000 Pfd. eröffnen lassen, um den Bau einer Eisenbahn im Sudan zu sichern.

Nach den „Times" wird die Strassenbahngesellschaft von Kairo in kurzem die Konzession für eine neue Linie nach den Pyramiden erhalten.

Algerien.

Die Algerischen Eisenbahnen von allgemeinem Interesse hatten 1896 bei einer Länge von 3 389 km eine Betriebseinnahme von 25 616 760 Frcs. gegen 27 036 822 Frcs. im Vorjahre. Die bedeutendsten Mindereinnahmen hatten die Ostalgerische sowie das Algerische Netz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, die geringsten die Französisch-Algerische und die Bona-Gelma-Gesellschaft; nur die Gesellschaft von Mokta el Hadid hatte eine kleine Mehreinnahme. Die 86 km Strassenbahnen hatten eine Einnahme von 467 704 Frcs. gegen 354 099 Frcs. im Vorjahre.

Die Ostalgerische Eisenbahngesellschaft hatte 1896 (1895) eine Einnahme von 5 543 743 (6 245 436) Frcs. oder 6 176 (6 957,83) Francs für 1 km; dies ist die niedrigste seit dem Jahre 1889 erzielte Einnahme, obwohl sich in diesem Zeitraum das Netz von 845.19 km auf 887,26 km ausgedehnt hat. Im Vergleich zu 1892, dem bisher günstigsten Geschäftsjahr der Gesellschaft, sind die Einnahmen sogar um 21 % zurückgegangen. Die Entwickelung des Personenverkehrs in den letzten 8 Jahren war eigentlich nicht schlecht; der Verkehr nahm von 1890 bis 1896 um etwa 20 %, die Einnahme daraus aber nur um 10 % zu, weil zwar keine allgemeine Ermässigung der Personentarife wie in Frankreich, aber nach und nach verschiedene Vergünstigungen eingetreten sind, welche den durchschnittlichen Beförderungspreis herabgedrückt haben. Der Hauptgrund für die schlechten Ergebnisse war die magere Getreideernte; drei Viertel des Rückgangs entfielen auf Getreide und Mehl. Die schlechte Ernte wirkte aber auch auf den übrigen Verkehr ein, da es den Ansiedlern an Mitteln zur Beschaffung von Bedürfnissgegenständen fehlte.

Die Betriebsausgaben betrugen 5 510 499 Frcs. oder 264 308 Francs weniger als 1895; dieser Rückgang entfällt vollständig auf die Bahnunterhaltung, die bei der Trockenheit des Winters nicht die gewöhnlichen Ausgaben erforderte. An der konzessionsmässig festgesetzten Betriebsausgabe erzielte die Gesellschaft eine Ersparniss von 532 902 Frcs., die vertragsmässig der Betriebsrücklage zugeführt wurde; der verfügbare Reinertrag belief sich auf 2 187 203 (1 962 406) Frcs.; an Gewinn wurden wie in früheren Jahren 27,50 Frcs. und den verschiedenen Rücklagen 818 528 Frcs. zugeführt.

Kongostaat.

Die endgültigen Vorarbeiten für die Kongobahn sind nunmehr auch auf der Reststrecke zwischen Tampa (Kilometer 325) und dem Stanleypool (Kilometer 388) beendet; durch verschiedene Abkürzungen der endgültigen Richtungslinie ist die Gesammtlänge der Bahn auf 388 km ermässigt worden. Mitte April d. J. waren die Schienen bis Kilometer 270, also über den Inkissifluss hinaus gelegt. Bei Ueberschreitung des Zona-Gongogebirges etwa bei Kilometer 230 erreicht die Bahn ihre höchste Höhe, nämlich 730 m über ihrem Ausgangspunkt Matadi.

Aus Australien.

Die Eisenbahnen der Kolonie Südaustralien.

Von Henry Geffrath.

Die Australische Kolonie Südaustralien, mit einer Arealfläche von 984 001 qkm und einer weissen Bevölkerung von 351 892 Seelen, zählte Ende 1895 an fertigen Eisenbahnen 2 771 km. Es ist dies dieselbe Länge wie im Vorjahre, und auch im Bau befanden sich keine Strecken mehr. Die derangirten Finanzen der Kolonie gestatten um so weniger den Weiterbau von Bahnen, als diese in Gegenden mit sehr schwacher Ansiedelung führen würden und daher unrentabel wären. Die Einnahmen des Jahres ergaben 953 972 (— 32 883) £. Es wurden 3 334 000 (— 149 509) Englische Meilen befahren und pro Mile durchschnittlich 68,67 (+ 0,74) d. vereinnahmt. Die Betriebskosten erforderten 564 593 (— 519) £ oder 59,18 (+ 1,86) Prozent der Einnahme. Der Reingewinn von 953 972 (— 31 983) £ verzinste das Anlagekapital mit 3,10 % (— 0,29 % gegen das Vorjahr). Die Kolonie hatte bis Ende 1895 überhaupt 12 573 844 £, d. i. 7 375 £ pro Mile = 1 609,32 m, auf den Bau von Eisenbahnen verausgabt. Das ganze Kapital, mit Ausnahme von 472 222 £ aus den öffentlichen Revenuen, wurde auf dem Londoner Geldmarkte angeliehen. Die erste Lokomotivbahn in Südaustralien (von der City of Adelaide nach Port Adelaide, 9 km) wurde am 21. April 1856 eröffnet. Von da bis Ende 1895 beliefen sich die gesammten Jahresrevenuen aus den Bahnen auf 15 660 132 £, die sämmtlichen Ausgaben, mit Einschluss der Kapitalzinsen, dagegen auf 17 316 140 £, so dass die Bilanz einen Verlust von 1 656 008 £ ergab, welcher aus anderen Einnahmequellen ergänzt werden musste. Da die Bahnen der Kolonie theils die breite Normalspur von 1,60 m, theils die schmale von 1,06 m führen, so muss auch das Betriebsmaterial danach konstruirt sein. Es waren im ganzen 314 Lokomotiven, 329 Passagier- und 6 096 Güter- und Viehwagen in Gebrauch.

Auch im Nordterritorium, welches unter der Administration von Südaustralien steht, ist keine Veränderung im Bahnwesen eingetreten. Die 237 km lange Bahn von Port Darwin südwärts nach Pine Creek bringt gerade die Betriebskosten auf, aber nicht die Verzinsung des Baukapitals in Höhe von 1 158 952 £.

Die Eisenbahnen der Kolonie Neu-Süd-Wales.

Wir haben das Eisenbahnwesen in Neu-Süd-Wales in Jahrg. 1895 Nr. 101 S. 903 d. Ztg. ausführlich behandelt, so dass ein kurzer Bericht über dessen Stand im Jahre 1895 genügen mag. Von den 16 640 km Staatsbahnen, welche die 5 Kolonien des Australischen Kontinents, ohne eine Reihe von Privatbahnen, Ende 1895 besassen, fielen 4 073 (+ 49) km auf Neu-Süd-Wales, deren Baukosten bis dahin 36 852 194 £ betrugen. An weiteren 236 km wurde zur Zeit noch gearbeitet. Die Jahreseinnahme ergab 2 820 417 (+ 6 876) £ gegen Betriebskosten von 1 551 888 (— 39 954) £. Es verblieb mithin ein Rest von 1 268 529 (+ 46 830) £, welcher das Anlagekapital mit 3,44 % (— 0,02 % gegen das Vorjahr) verzinste. Ausser den Staatsbahnen bestehen noch 135 km Privatbahnen. Unter diesen ist die von Deniliquin nach dem Orte Moama am Murray River, 72 km, die rentabelste. Neu-Süd-Wales umfasste eine Bodenfläche von 805 018 qkm und zählt jetzt eine Bevölkerung von 1 277 870 Seelen.

Die Eisenbahnen der Kolonie Tasmanien.

Die Australische Inselkolonie Tasmanien, mit einer Bodenfläche von 68 307 qkm und einer Bevölkerung von 162 000 Seelen, begann vor 20 Jahren mit dem Bau von Eisenbahnen. Ende 1865 hatte sie 674 km Staatsbahnen in Verkehr gesetzt, deren Bau 3 521 956 £ erfordert hatte. Die Jahreseinnahme belief sich auf 149 642 (— 8 018) £, die Ausgaben für Betrieb auf 120 351 (— 11 389) £. Das verbleibende Mehr von 29 291 £ verzinste das auf dem Londoner Geldmarkte angeliehene Kapital mit nur 0,83 % (— 0,13 % gegen das Vorjahr). Im Bau befanden sich weiter keine Strecken. Ausser diesen Staatsbahnen besass die Kolonie noch 88 km Privatbahnen, welche 189 452 £ gekostet hatten. Ihre Einnahme in 1895 belief sich auf 12 773 £ gegen Ausgaben in Höhe von 7 356 £. Der Ueberschuss von 5 417 £ gestattete eine Verzinsung von 2,86 %.

Die Eisenbahnen Neu-Seelands.

Die 271 475 qkm umfassende Australische Kolonie Neu-Seeland, mit einer Bevölkerung von 698 706 Seelen ohne die 41 993 Eingeborenen oder Maoris, hatte am 31. März 1896, wie der Jahresabschluss dort ist, an Staatseisenbahnen 3 241 (+ 34) km im Betriebe. Wenn auch schon im Jahre 1860 mit dem Bau

von Bahnen der Anfang gemacht ward, so liegen doch erst seit 1881 finanzielle Angaben darüber vor, und es wurden von da ab bis zum 31. März 1896 insgesammt 15 425 532 (+ 72 919) £ dazu verwendet. Die Einnahmen in 1895/96 beliefen sich auf 1 183 041 (+ 32 189) £ gegen Betriebskosten von 751 368 (+ 9 208) £ oder 63,51 % von der Einnahme. Der verbleibende Reingewinn von 431 673 (+ 12 982) £ verzinste das Anlagekapital mit 2 £ 16 sh. (+ 1,6 £ gegen das Vorjahr) oder 2,75 %. Im Bau befinden sich zur Zeit 205 km.

Ausserdem sind noch 268 km Privatbahnen im Betriebe. Die der Wellington and Manawatu Company gehörige, 135 km lange Wellington-Longburnbahn hat 769 189 £ zu bauen gekostet, ihre Einnahme in 1896 ergab 91 986 £ gegen Betriebskosten von 42 437 £. Die Midland Railway Company, welche gegen Landvergütung eine Bahnverbindung zwischen der Ostküste und der Westküste der Südinsel baut, hat bis jetzt 127 km in Betrieb gebracht. Die Kaitangata-Kohlenbahn im Süden der Provinz Otaga ist nur 6 km lang.

Bücherschau.

Sächsisch-Thüringische Gewerbeausstellung in Leipzig, 1897. Ausstellung der Königlich Sächsischen Staatsverwaltungen. 362 Seiten 8⁰. Verlag von Arthur Felix in Leipzig. Preis 1,50 ℳ.

Der mit einer grossen Zahl von Illustrationen versehene vornehm ausgestattete Katalog gibt einen ausführlichen Bericht über die den Ministerien der Finanzen, des Innern und des Kultus und öffentlichen Unterrichts unterstellten, zahlreichen Verwaltungen. — Im Finanzministerium sind es namentlich die Strassen- und Wasserbauverwaltungen, ferner die Staatseisenbahnverwaltung und Hochbauverwaltung, welche ausser historischen Angaben sehr ausführliche und schätzbare Mittheilungen über die Kosten der einzelnen Unternehmungen geben. Das Ministerium des Kultus und öffentlichen Unterrichts berichtet über die Universität zu Leipzig, über die Neuanlage von Baulichkeiten sowie über die einzelnen Lehrinstitute und deren besondere Einrichtung; dann aber auch über die technische Hochschule in Dresden, indem eine reichhaltige Sammlung von Plänen, Modellen, Instrumenten, Präparaten und Apparaten zur Darstellung gebracht wird. Besonders reich ist der Bericht des Ministeriums des Innern, der über die einzelnen, demselben unterstellten Abtheilungen werthvolle Aufschlüsse gibt.

Wirthschaftliche Tragweite der Haftpflicht beim Betriebe der Grossen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft und der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft von 1887 bis 1896. Dargestellt von deren Syndikus Dr. Karl Hilse. Berlin 1897. Druck und Verlag von M. Oldenbourg.

In ihrem Einfluss auf die Wirthschaftslage der Unternehmer, in ihrer Bedeutung für Rechtsprechung und Gesetzgebung sowie in ihrer Wirkung auf die allgemeine Verkehrssicherheit beleuchtet der Verfasser 12 921 Ereignisse, welche in einem 10jährigen Zeitraum (von 1887 bis Ende 1896) als Unfälle beim Betrieb der Grossen Berliner und der Neuen Berliner Pferdebahn-Aktiengesellschaft gemeldet worden sind. Er liefert den Beweis, dass die Unfallgefahr im Strassenbahnbetriebe erheblich überschätzt wird. Von Fahrgästen wird nämlich nach seinen Ausführungen erst je einer auf 361 394 Personen verletzt und auf 55 466 700 Personen getödtet. Auf eine Milliarde Fahrgäste entfallen erst 18 Todesfälle und 2 767 Verletzungen. Eine Milliarde Nutzkilometer gehören dazu, um 85 Strassengängern Todesgefahr oder 3 405 derselben eine Verletzung zustossen zu lassen, sodass erst auf 11 885 622 Nutzkm ein Todesfall und auf 293 774 eine Verletzung kommt.

Im elektrischen Betriebe ist zur Zeit die Gefahr der Strassenbenutzung grösser; ein Getödteter fällt da auf 725 910 und ein Verletzter auf 188 865 Nutzkm. Doch ist da auf eine starke Besserung und Gefahrabnahme zu rechnen, sobald man sich an das neue Verkehrsmittel gewöhnt hat und weil die zahlreichen Verurtheilungen wegen Bahngefährdung zu grösserer Vorsicht geführt haben.

Von allgemeinem Interesse ist auch der Nachweis des Verfassers, dass im Strassenbahnbetriebe mehr als die Hälfte des Abfindungsaufwandes für Unfälle zu leisten war, welche unmittelbar oder mittelbar durch Fahrfehler fremder Kutscher hervorgerufen wurden (§ 17 S. 45 fg.) und dass die jetzige Handhabung des Armenrechtes (§ 30 S. 74) etwa 72,82 % des gesammten Gerichtskostenaufwandes verursacht hat, weil die Wiedererlangung verausgabter Armenkosten aus gewonnenen Prozessen in Höhe von 151 794 ℳ. versagt hat, dass das Rückgriffsrecht gegen die Schadensurheber. (§ 32 S. 79) erst wenn das Bürgerliche Gesetzbuch Gültigkeit erlangt, Werth haben wird, während es gegenwärtig werthlos ist und dass endlich die Selbstversicherung für umfangreiche Betriebe wirthschaftlich den Vorzug vor dem Abschluss von Versicherungsverträgen verdient.

Der Leser wird die Broschüre wegen ihrer interessanten Resultate gewiss nicht ohne Befriedigung aus der Hand legen.

Vocabulaire Technique Français-Allemand et Allemand-Français. Technisches Vokabular für höhere Lehranstalten sowie zum Selbststudium für Studirende, Lehrer, Techniker, Industrielle von Professor Dr. F. J. Wershoven. Zweite, umgearbeitete und vermehrte Auflage. Klein-8°. VIII; 234 Seiten. Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig. Geh. 2,50 ℳ. Kart. 2,80 ℳ.

Das „Technische Vokabular“ bietet praktisch, übersichtlich und leicht auffindbar nach den Materien geordnet die Ausdrücke der Physik, Meteorologie und Elektrotechnik, der Chemie und chemischen Grossindustrie, des Bergbaues und Hüttenwesens, der Mechanik und Maschinenkunde sowie des Eisenbahn- und Brückenbaues.

Das Werkchen hat sich infolge dessen in seiner ersten Auflage des allgemeinen Beifalls zu erfreuen gehabt und Autoritäten, wie die Professoren Dr. von Wagner und von Kaven haben ihm Lob gespendet. Die soeben erschienene zweite Auflage ist wesentlich vermehrt worden und umfasst nun über 6 000 Französische und Deutsche Ausdrücke, ein ganz erstaunlicher Reichthum für das überall bequem mitzuführende Büchlein.

Jeder, der in den Gebieten der Physik, Mechanik, Meteorologie, Chemie, Metallurgie, Technologie, Photographie, Elektrotechnik, Maschinenbau, Eisenbahnwesen usw. theoretisch oder praktisch thätig ist, wird mit Vortheil das praktische und billige Werkchen benutzen.

Verschiedenes.

Elektrischer Eisenbahnbetrieb.

Die „New-Yorker Handelszeitung“ schreibt: Eine Umwälzung des Eisenbahnbetriebes mittelst Elektrizität ist während der letzten Jahre wiederholt in Aussicht gestellt worden, die seither erzielten Resultate waren jedoch nicht durchgreifend genug, um den eingangs gebrauchten Ausdruck zu rechtfertigen. Wenn aber jetzt der Präsident der Newyork, Newhaven und Hartford, einer der ältesten und bestgeleiteten Bahnen des Uniongebietes, gestützt auf mehrjährige Versuche, behauptet, dass unsere Lokomotiven ebenso in die Rumpelkammer wandern würden, wie vordem die alten Postkutschen, so kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass wir am Vorabend hochwichtiger Ereignisse auf dem Gebiete des Eisenbahntransportwesens stehen mögen. Am 10. Mai d. J. fand auf der zum Newyork-Newhaven-System gehörigen Linie Hartford-Newbritain in Connecticut die offizielle Probefahrt nach dem elektrischen Dreischienensystem statt, bei welcher eine Strecke von 13 Meilen in 13½ Minuten zurückgelegt wurde. Dieser Probefahrt wohnte ausser dem Präsidenten C. P. Clark eine namhafte Anzahl Sachverständiger bei. Das einstimmige Urtheil derselben lautete dahin, dass der Versuch in jeder Beziehung höchlich zufriedenstellend ausgefallen sei. Das Resultat lässt sich kurz dahin zusammenfassen, dass durch Benutzung von Elektrizität als Betriebskraft beim Dreischienensystem eine Fahrgeschwindigkeit von 60 bis 75 Meilen in der Stunde erzielt werden kann. Die Versuche mit diesem System wurden vor 3 Jahren auf der 5 Meilen langen Nantasket Beach Road begonnen. Diese kurze Linie wurde gewählt, weil man wegen des mit der Uebertragung des elektrischen Stromes verbundenen Kraftverlustes die Anwendung von Elektrizität auf lange Strecken für unpraktikabel hielt. Nach vielen Versuchen machten jedoch die Bahnelektriker die Entdeckung, dass auf schweren, dem Buchstaben A ähnlichen, auf Holzblöcke gelegten Schienen der elektrische Strom ohne irgend welchen erheblichen Kraftverlust weitergeführt werden konnte, und zwar zu einem Fünftel der Kosten des oberirdischen Trolleybetriebes. Diese Entdeckung veranlasste die Verwaltung der Newhavenbahn zur Anlage eines Dreischienengeleises auf der 13 Meilen langen Strecke Berlin-Hartford. Die dritten Schienen liegen in der Mitte des Geleises und sind durch Kupferdrähte mit einander verbunden. Die dritten Schienen sind nicht an den Schwellen befestigt, sondern auf Holzblöcke gelegt, welche mit den äusseren Schienen parallel laufen. Die beiden äusseren Schienen werden dazu benutzt, den Rückstrom zurückzubringen. Der Trolleyblock besteht aus einem flachen gusseisernen Schuh von 12 × 4 Zoll, im Gewichte von 20 Pfund. Dieser Schuh läuft über das dritte Geleis ganz in der gleichen Weise, wie der Trolleystab dem oberirdischen Drahte folgt. In der Binnenseite des Schuhes befindet sich ein Kupferdraht, welcher die elektrische Kraft nach dem Motor überträgt. Der elektrische Strom hat eine Spannung von 600 Volt, 100 mehr, wie bei dem oberirdischen Trolleysystem zur Anwendung kommen. Obgleich die dritte Schiene, welche den elektrischen Strom befördert, frei liegt, so kann doch ein elektrischer Schlag nur dann erfolgen, wenn die dritte und eine der beiden Aussenschienen gleichzeitig

berührt werden. Und selbst in diesem Falle soll der Schlag nicht tödtlich wirken. Die Gesellschaft hat sämmtliche Stationen eingefriedigt und bei allen Uebergängen Warnungssignale angebracht, in welchen vor der mit der Berührung der Geleise verbundenen Gefahr gewarnt wird. Innerhalb eines Monats soll die Bahn in vollen Betrieb gesetzt werden. Der am 10. Mai stattgehabten offiziellen Probefahrt wohnten erfahrene Elektriker aus allen Theilen der Vereinigten Staaten, sowie Professoren der Yale Universität bei. Nach Schluss derselben gab Präsident Clark von der Newhavenbahn folgende Erklärung ab: „Sie können jedem, der sein Geld in mit Dampfkraft betriebenen Bahnen angelegt hat, sagen, dass die letzteren nicht mehr prosperiren können, sobald die Zeit kommt, wo das Dreischienensystem hier zu Lande allgemein eingeführt wird. Diese Erklärung gebe ich nicht in böser Absicht, ebenso wenig wünsche ich irgend jemand zu schädigen. Unsere gegenwärtigen Lokomotiven werden demnächst ebenso in die Rumpelkammern wandern müssen, wie vordem die alten Postkutschen.“ Es ist übrigens nicht ausgeschlossen, dass das Urtheil des Präsidenten Clark über das Dreischienensystem allzu optimistisch gehalten ist. Ein schwacher Punkt dieses Systems liegt jedenfalls in den Gefahren, welche mit Elektrizität geladene Schienen in sich bergen. Diesen Gefahren durch blosse Warnungssignale begegnen zu wollen, ist absolut ungenügend.

Burgdorf-Thun (elektrischer Betrieb).

Zu der in Nr. 38 S. 342 d. Ztg. abgedruckten Notiz über den elektrischen Betrieb der im Bau begriffenen Bahn Burgdorf (Hasle)-Konolfingen-Thun theilt uns Herr Weyermann, Oberingenieur der Jura-Simplonbahn, berichtigend mit, dass durch das Wasserwerk an der Kander nicht nur 400, sondern 4 000 PS. gewonnen werden, welche durch spätere Ergänzung bis auf 6 000 PS. gesteigert werden sollen. Der Kraftbedarf der Bahn beträgt nicht 100, sondern zeitweilig bis 600 PS.

Gegenwärtig verhandelt die Stadt Bern mit der Gesellschaft „Motor“ über Abnahme von 1 000—1 500 PS. zum Zwecke der Kraft- und Lichtversorgung. Die Uebertragung soll durch Drehstrom mit einer Spannung von 15 000 Volt auf eine Entfernung von etwa 40 km erfolgen.

Die Eröffnung der Linie Hasle-Thun ist auf den 1. April 1899 vorgesehen. Der in so grossem Maassstabe geplante Versuch des elektrischen Vollbahnbetriebes wird von den technischen Kreisen mit grossem Interesse verfolgt werden.

Personalnachrichten.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Die Regierungsräthe Szyskowitz und Tessmar sowie der Eisenbahndirektor Hoff sind zu Geheimen Regierungsräthen und vortragenden Räthen ernannt worden.

Dem Grossherzoglich Hessischen Geheimen Baurath Wetz, bisher im Grossherzoglich Hessischen Ministerium der Finanzen in Darmstadt, ist die Stelle eines vortragenden Raths verliehen worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Ober-Regierungsrath Breitenbach ist zum Präsidenten der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, der Geheime Regierungsrath Ditmar bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Kattowitz zum Ober-Regierungsrath und der Regierungs- und Baurath Schneider bei der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz zum Ober-Baurath mit dem Range der Ober-Regierungsräthe ernannt worden;

ferner wurden ernannt folgende Grossherzoglich Hessische Beamte: der Kommerzienrath Maschmann in Mainz zum Ober-Regierungsrath, der Baurath Heyl in Mainz zum Geheimen Baurath, die Finanzräthe Burger und Welcker in Frankfurt a/M. sowie Dr. jur. Clemm in Mainz zu Regierungsräthen, die Bauräthe Winckler und Stahl in Mainz sowie Stegmayer in Darmstadt und der Eisenbahn-Bauinspektor Roth in Giessen zu Regierungs- und Bauräthen, der Baurath Schoberth in Giessen, die Bezirksingenieure Ampt in Mannheim und Weiss in Mainz, die Betriebskontroleure Frey in Worms und Mülwert in Darmstadt, der Eisenbahn-Bauinspektor Querner in Darmstadt und der Ober-Güterinspektor Klöss in Darmstadt zu Eisenbahndirektoren mit dem Range der Regierungsräthe, der Maschinenmeister Heuer in Mainz zum Eisenbahn-Maschineninspektor, die Eisenbahn-Bauinspektoren Geibel und Wolpert in Worms zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren sowie der Ingenieurassistent Zimmermann in Mainz zum Eisenbahn-Telegrapheninspektor.

Es sind verliehen: die Stellen von Eisenbahndirektionsmitgliedern: den Regierungs- und Bauräthen Kistenmacher in Danzig, Ulrich in Elberfeld, Bremer in Posen, Sprengell in Altona, Albert in Magdeburg, Köhne — zugetheilt der Kaiserlich Deutschen Botschaft in St. Petersburg — in Köln, Schmedes in Breslau, Merseburger in Posen und Rimrott in Frankfurt a/M., den Regierungsassessoren Bitter in Hannover, Dr. Platho in Mainz, Ernst Schmidt in Hamburg, Gründler in Frankfurt a/M., Franke — z. Zt. Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten — in Erfurt und Loewe in Kattowitz, ferner den Grossherzoglich Hessischen Beamten, und zwar dem Ober-Regierungsrath Maschmann, dem Regierungsrath Dr. Clemm, dem Geheimen Baurath Heyl sowie den Regierungs- und Bauräthen Winckler und Stahl, sämmtlich in Mainz, den Regierungsräthen Burger und Welcker in Frankfurt a/M.;

die Stellen von Betriebsinspektions-Vorständen: dem Bezirksingenieur der vormaligen Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft Philipp Müller — bei Uebernahme in den Preussischen Staatsdienst — in Hagen 2 (die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion Hagen 1 ist dem Regierungs- und Baurath Werren und der Betriebsinspektion Hagen 3 dem Regierungs- und Baurath Berthold verliehen), den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Seyberth in Magdeburg 3, Deufel in Danzig und Schorre in Essen a/R. 3, den Grossherzoglich Hessischen Regierungs- und Bauräthen Stegmayer in Darmstadt 1 und Roth in Giessen 2, den Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektoren Ampt in Mannheim, Frey in Worms, Schoberth in Giessen 1, Weiss in Mainz und Mülwert in Darmstadt 2;

die Stellen von Maschineninspektions-Vorständen: dem Eisenbahn-Bauinspektor Dannert in Berlin 5 und dem Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektor Querner in Darmstadt;

die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion: dem Grossherzoglich Hessischen Eisenbahn-Maschineninspektor Heuer in Mainz;

die Stelle des Vorstandes einer Telegrapheninspektion: dem Grossherzoglich Hessischen Eisenbahn-Telegrapheninspektor Zimmermann in Mainz;

die Stelle des Vorstandes einer Verkehrsinspektion: dem Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektor Klöss in Darmstadt;

die Stellen von Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren den Grossherzoglich Hessischen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Geibel und Wolpert in Worms.

Es sind versetzt: der Regierungsrath Knobloch, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld, der Geheime Baurath Ruland, bisher in Magdeburg, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., die Regierungs- und Bauräthe Hoffmann, bisher in Breslau, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., Hesse, bisher in Elberfeld, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion in Essen a/R. und Rettberg, bisher in Essen a/R., als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld sowie der Eisenbahndirektor Farwick, bisher in Posen, als Mitglied an die Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion in Mainz, die Regierungs- und Bauräthe Boedecker, bisher in Osnabrück, als Vorstand der Betriebsinspektion 16 nach Berlin, Matthes, bisher in Danzig, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Gera, Buchholtz, bisher in Hannover, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Dortmund und Goleniewicz, bisher in Posen, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Stendal, der Eisenbahndirektor Pritzel, bisher in Insterburg, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Neisse, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Blunck, bisher in Neisse, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Hannover, May, bisher in Breslau, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Hannover, Zachariae, bisher in Stralsund, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Magdeburg, Nöhre, bisher in Köln-Deutz, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Osnabrück, Heeser, bisher in Cüstrin, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Stralsund, Storck, bisher in Posen, als Hilfsarbeiter an die Königliche Eisenbahndirektion in Breslau, Capeller, bisher in Danzig, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Insterburg, Scheibner, bisher in Liegnitz, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Cüstrin, Barzen, bisher in Bonn, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Wiesbaden, Schröter, bisher in Cüstrin, als Vorstand der Betriebsinspektion 2 nach Liegnitz, Wagner, bisher in Frankfurt a/M., als Vorstand der Betriebsinspektion nach St. Wendel, Denkhaus, bisher in Lemgo, als Hilfsarbeiter an die Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld und Wegele, bisher in Stettin, als Vorstand der Bauabtheilung für den Bau der Bahnlinie Templin-Prenzlau nach Templin, die Eisenbahndirektoren Braun, bisher in Coblenz, als Vorstand der Maschineninspektion nach Limburg a. d. Lahn, Goetze, bisher in Halle a/S., als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Halberstadt und Stephan, bisher in Erfurt, als Vor-

stand der Maschineninspektion nach Halle a/S., die Eisenbahn-Bauinspektoren Richter, bisher in Frankfurt a/M., als Vorstand der Maschineninspektion nach Giessen, Partenscky, bisher in Guben, als Vorstand der Maschineninspektion nach Königsberg i. Pr., Büscher, bisher in Oberhausen, als Vorstand der Maschineninspektion nach Düsseldorf, Fraenkel, bisher in Allenstein, als Vorstand der Werkstätteninspektion nach Guben sowie der Eisenbahn-Maschineninspektor Hey, bisher in Oppeln, als Vorstand der Maschineninspektion nach Kreuzburg, der Königliche Regierungs-Baumeister Samwer, bisher in Lyck, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Bielefeld, die Eisenbahn-Verkehrsinspektoren Scholl, bisher in Hannover, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Mainz, Nordmann, bisher in Wetzlar, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Giessen, Ziegeler, bisher in Bielefeld, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Fulda, Wagner, bisher in Wittenberge, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Hannover, Klemm, bisher in Fulda, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Frankfurt a/M. und Rauer, bisher in Allenstein, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Lyck.

Es sind ernannt: zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: der Baumeister Gelbcke in Köln, der Abtheilungsingenieur Schwertner in Posen, der Betriebsinspektor Fülscher in Flensburg, die Königlichen Regierungsbaumeister Gutbier in Stralsund, Pustau in Stettin, Kressin in Breslau, Brosche in Kattowitz, Curth in Köln, Benfer in Coblenz, Galmert in Breslau, Schaeffer in Gräfenthal, Cloos in Saarbrücken, Jahn in Wriezen, Grossjohann in Bochum, Mahler in Konitz, Karl Schwarz in Sondershausen, Biegelstein in Büren, Matthaei in Lauterbach, Diesel in Hannover, Broustin in Oppeln, Georg Peters in Bütow, Zieger in Duisburg, Hans Schwarz in Frankfurt a/M., Rietzsch in Mainz, Maeltzer in Magdeburg-Buckau, Brettschneider in Meseritz, Biedermann in Beuthen O.-S., Hentzen in Cassel, Weiss in Marienwerder, Irmisch in Berlin, Karl Horstmann in Frankfurt a/M., Beermann in Kupferdreh, Smierzchalski in Breslau, Ortmanns in Paderborn, Bandekow in Berlin, Berns in Stendal, Sachse in Mainz, Berndt im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Waechter in Königs-Wusterhausen, von Zabiensky in Königsberg i. Pr., Schmale in Crefeld, Wilhelm Horstmann in Giessen, Cauer in Altona, von Borries in Gravenstein, Am Ende in Schivelbein, Hoogen im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Krekeler in Lübbecke, Gremler in Stettin, Frahm in Hameln, Ernst Schultze in Carthaus W.-Pr., Falck in Lauchstädt, August Meyer in Sulingen, Michelsohn in Weimar, Marcuse in Köln, Falkenstein in Hannover, Bindel in Cüstrin, Paul Michaëlis in Magdeburg-Neustadt, Herr in Breslau, Meilly in Prenzlau, Kaupe in Berlin, Johannes Schaefer in Naumburg a/S., Menzel in Königsberg i. Pr., Hansen in Unna, Heller in Illingen, Oesten in Frankfurt a/M., Baur in Berlin, Ritter in Camburg, Ehrich in Czarnikau, von Busekist in Köln, Krauss in Aschersleben, Adalbert Michaelis in Worbis, Thiele in Landsberg i. Ostpr., Teichgraeber in Braunschweig, Kaumann im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Barschdorff in Tarnowitz, Laspe in Hannover, Korn in Joachimsthal, Pusch in Weissenfels, Schneider in Berlin, Rhode in Bremervörde, Eggebrecht in Beuthen O.-S., Burgund in Kiel, Geuz in Darmstadt, Wendenburg in Ratzeburg, Prött in St. Johann-Saarbrücken, Schacht in Hameln, Günter in St. Johann-Saarbrücken, Stromeyer in Saalfeld, Wiesmann in Lichtenberg, Prior in Wadern, Klüsche in Schweidnitz, Merkel in Gravenstein, Bergkammer in Elberfeld, Leipziger in Strasburg W.-Pr., Hammer in Breslau, Bulle in Marxgrün, Jaspers in Duisburg, Klutmann in Schwarzburg, Christoffel in Elberfeld, Hässler in Glogau, Marloh in Danzig, Brosenius in Elberfeld, Krüger in Hermeskeil, Oberschulte in Magdeburg-Neustadt, Richard Peters in Wriezen, Moeser in Halle a/S., Oehlmann in Angerburg, Petri in Wiehl, Emil Meyer in Osthofen, Franzen in Glogau, Linke in Ratzeburg, Isermeyer in Breslau, Stefánski in Stettin, Grimm in Essen a/R., Loeffel in Geestemünde, Richard in Frankfurt a/O., Klotzbach in Guben, Stockfisch in Lauenburg, Heinrich Schaefer in Essen a/R., Hoyer in Hannover, Krome in Stettin, Schürmann in Goldap, Schlüter in Paderborn, Schnock in Storkow, Hartwig in Hannover, Lüpke in Essen a/R., Herzog im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Pietig in Wolfhagen, Mortensen in Kattowitz, Wehde in Heilsberg, Marhold in Glatz, Marx in Bischofsburg, Bernhard Meyer in Sensburg, Lepère in Kattowitz, Reiser in Seeburg, Krausgrill in Stettin, Knoblauch in Saarbrücken, Hahnzog in Köppelsdorf in Sachsen-Meiningen und Weckmann in Breslau;

zu Eisenbahn-Bauinspektoren: die Königlichen Regierungs-Baumeister Tanneberger in Osterode i. Ostpr. und Sommerguth in Königsberg i. Pr., sowie — bei gleichzeitiger Uebernahme in den Preussischen Staatsdienst — der Ober-Maschinenmeister der vormaligen Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft Hering in Mainz und der Königliche Regierungs-Baumeister Staudt in Altona — unter Verleihung der Stelle des Vorstandes der Telegrapheninspektion daselbst;

zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor: der Eisenbahn-Kassenkontroleur Namislo in Wittenberge;

zum Eisenbahn-Rechnungsdirektor: der Eisenbahn-Rechnungsrevisor Henkel in Mainz und

zum Eisenbahn-Hauptkassenrendanten: der Eisenbahn-Rechnungsrevisor Regendanz in Mainz.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 20. Juni d. J. wird der auf der Strecke Neustettin-Ruhnow zwischen den Stationen Dramburg und Falkenburg neu eingerichtete Haltepunkt Birkholz für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit der Maassgabe eröffnet, dass von Birkholz Fahr- und Rückfahrkarten nach Dramburg, Falkenburg, Neustettin und Ruhnow ausgegeben werden. Gepäckstücke werden von Birkholz unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Die Abfahrt der Züge von Birkholz erfolgt in der Richtung nach Neustettin:

Zug 1103 um 5 Uhr 54 Min. Vorm.
„ 1105 „ 9 „ 31 „ „
„ 1109 „ 3 „ 22 „ Nachm.
„ 1111 „ 9 „ 40 „ „

in der Richtung nach Ruhnow:

Zug 1102 um 6 Uhr 45 Min. Vorm.
„ 1106 „ 5 „ 04 „ Nachm.
„ 1108 „ 10 „ 09 „ „

Sämmtliche Züge halten nur nach Bedarf.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Danzig, den 11. Juni 1897. (1312)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 20. Juni d. J. ab werden die Züge 581 ab Friedrichroda 10.57 an Georgenthal 11.18, 582 ab Georgenthal 11.38 an Friedrichroda 11.59 und 586 ab Georgenthal 2.30 an Friedrichroda 2.51 nicht mehr verkehren, dafür werden folgende neue Züge befördert:

Zug 582 ab Friedrichroda 11.30, an Fröttstädt 12.03,
„ 581 ab Fröttstädt 11.36, an Friedrichroda 12.10,
„ 586 ab Georgenthal 1.35, an Friedrichroda 1.56, ab Friedrichroda 2.05, an Fröttstadt 2.39,
„ 587 ab Fröttstädt 2.20, an Friedrichroda 2.53.

Vom 1. Juli d. J. ab sollen im Interesse der in Jena und Gera beschäftigten Arbeiter der Zug 81 ab Weimar bereits 5.30 an Jena 6.09, der Zug 82 ab Gera 5.03 an Göschwitz 6.23, der Zug 95 ab Kraftsdorf 5.24 an Gera 5.45 und der Zug 96 ab Gera 7.20 an Kraftsdorf 7.41 verkehren.

Die nachstehend bezeichneten, bisher nur nach Bedarf an Sonn- und Festtagen abgelassenen Vor- und Nachzüge sind seit Anfang Juni d. J. als an allen Sonn- und Festtagen verkehrend, in den Aushangfahrplan aufgenommen: Zug 124 ab Erfurt 5.50 an Neudietendorf 6.09, Vorzug 23 ab Neudietendorf 8.07 an Erfurt 8.28, 133 ab Neudietendorf 10.21 an Erfurt 10.39, 24a ab Erfurt 11.20 an Eisenach 12.33, 153a ab Markranstädt 2.00 an Leipzig 2.31, 700a ab Immelborn 9.01 an Liebenstein-Schweina 9.23 und Zug 701a ab Liebenstein-Schweina 9.33 an Immelborn 9.55.

Erfurt, im Juni 1897. (1313)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Guten-Germendorf für den Güterverkehr. Am 20. Juni d. J. wird die zwischen Gransee und Löwenberg i. d. M. der Strecke Berlin-Stralsund gelegene Haltestelle Guten-Germendorf, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Reisegepäck, Stückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Halte-

stelle Guten-Germendorf in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der Preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der Oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahn-Viehtarif aufgenommen.
Ueber die Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Stettin, im Juni 1897. (1314)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli d. J. wird die Haltestelle Kämmereiforst für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet.
Fahrzeuge und Sprengstoffe bleiben nach wie vor von der Abfertigung ausgeschlossen.
Halle a/S., den 8. Juni 1897. (1315)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Gütertarifen für den Berlin - Stettin - Nordwestdeutschen, Nordwestdeutsch-Mitteldeutschen, Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner, Oldenburg-Mitteldeutsch- und Altonaer, Oldenburg-Nordwestdeutsch- und Hessischen Verkehr, sowie im Niederdeutschen Verbande bestehenden Ausnahmetarife für Seife, gewöhnliche zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern gelangen am 1. August 1897 ohne Ersatz zur Aufhebung.
Hannover, den 10. Juni 1897. (1316)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Die Station Welschingen wird mit sofortiger Wirkung in die Tarifhefte II A und III A des Südwestdeutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbands einbezogen und zwar vorerst nur mit Frachtsätzen des Spezialtarifs IIIb.
Die direkten Taxen werden gebildet durch Anstoss von 2 Centimes für 100 kg an die in diesen Tarifheften für die Station Hohenkrähen vorgesehenen Taxen.
Karlsruhe, den 10. Juni 1897. (1317)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband. Am 15. Juni l. J. kommen für den Verkehr zwischen Basel Bad. Bahn einerseits und den Stationen der Neubaustrecken:
Türkismühle-Hermeskeil und Wemmetsweiler-Lebach, sowie
den bisher schon direkt tarifirten Stationen der Strecke Hermeskeil-Lampaden einschliesslich andererseits neue bezw. ermässigte Frachtsätze zur Einführung.
Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen für den Güterdienst eingerichteten Stationen.
Karlsruhe, den 10. Juni 1897. (1318)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

In den Tarif für die direkte Beförderung von Gütern zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen einerseits und Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits, Heft 5 vom 1. August 1896 ist mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab für den Verkehr zwischen Rodingen und Strassebersbach ein direkter Frachtsatz des Spezialtarifs III mit 8,98 *M.* für 1 000 kg aufgenommen.
Strassburg, den 8. Juni 1897. (1319)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordwestdeutsch - Hessischer Gütertarif. Die Stationsfrachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 2 (Rohstofftarif) für Mannheim (Dir.-Bz. Mainz) und Mannheim-Neckarvorstadt, welche nur für die unter Ziffer 1 des Waarenverzeichnisses genannten Artikel (Düngemittel) gültig sind, werden mit sofortiger Gültigkeit auch auf Gaskoks (wenn von Gasanstalten versandt), Torf, Torfkohle und Holz des Spezialtarifs III (Ziffer 5 a, 5 c und 6 des Waarenverzeichnisses) ausgedehnt.
Cassel, den 9. Juni 1897. (1320)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach der Nordostschweiz. Am 10. d. Mts. ist an Stelle des Kohlentarifs Nr. 12 vom 1. April d. J. ein neuer Ausnahmetarif (Kohlentarif Nr. 12) für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Saargebiet nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der Tössthalbahn, der Sihlthalbahn, der Schweizerischen Südostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger- und der Wald-Rüti-bahn) und der Rorschach-Heiden-Bergbahn erschienen. Verkaufspreis 40 *ɞ*.
Durch diesen Tarif sind u. a. direkte Frachtsätze nach den an den neuen Schweizerischen Strecken Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug belegenen Stationen sowie die durch die eingetretenen Entfernungsabkürzungen bedingten Frachtermässigungen eingeführt. (1321)
St. Johann-Saarbrücken, den 12. Juni 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - Hessischer Güterverkehr (Gruppen IV/VI). Mit sofortiger Gültigkeit treten in dem vorgenannten Tarife folgende Berichtigungen bezw. Ergänzungen ein:
Es beträgt die Entfernung:

Hannover (Nordbhf.) u. Hainholz-Höchst a/M.	362	km
Hannover (Südbhf.)-Neitersen	372	„
„ „ -Seifen	379	„
„ „ -Wilsenroth	383	„
Vegesack (Grohn)-Ems Bad	449	„
Vlotho-Hersfeld	239	„
Wittenberge-Mandern	391	„

Der Frachtsatz des Seehafen-Ausnahmetarifs E (Eisen und Stahl) Altona-Frankfurt a/M. Ostbhf. Klasse II b beträgt 1,03 *M.* für 100 kg.
Ferner sind unter II F a 2 des Tarifs Frachtsätze von Bensheim nach den Hafen- und Küstenstationen für Eilgut und die allgemeine Stückgutklasse vorgesehen. Auch wegen Berechnung der Ausnahmefrachtsätze des Transittarifs S ist ergänzende Bestimmung getroffen und im Seehafen - Ausnahmetarif A der Hinweis auf die allgemeinen Tarifvorschriften, Theil I, geändert worden.
Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.
Cassel, den 10. Juni 1897. (1322)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 7. Mai d. J., nach welcher der Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen, Koks und Brikets nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn, Süddorddeutschen Verbindungsbahn etc., der Böhmischen Kommerzialbahnen, Böhmischen Nordbahn und Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn vom 1. Juni 1889 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen I bis IX mit Ende Juni d. J. ausser Kraft treten sollte, bringen wir zur Kenntniss, dass dieser Tarif nebst zugehörigen Nachträgen noch bis Ende August d. J. in Geltung bleibt.
Breslau, den 12. Juni 1897. (1323)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 14. Juni 1897 werden für die Artikel Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbrikets von Mannheim und Maxau nach den in den Bezirken Unterelsass und Oberelsass gelegenen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die Frachtsätze des sogenannten Rohstofftarifs durch Gewährung entsprechender Ermässigungen auf die Frachtsätze des Spezialtarifs III im Kartirungswege berechnet.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen Mannheim und Maxau.
Karlsruhe, den 10. Juni 1897. (1324)
Generaldirektion.

Preussisch-Bayerischer Vieh- etc. Verkehr. Mit Gültigkeit vom 18. d. Mts. wird die Station Westerhüsen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg für Sendungen von Grossvieh in Wagenladungen (ausschl. Pferden) in den direkten Verkehr aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 12. Juni 1897. (1325)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischer Vieh- etc. Tarif. Am 20. Juni dieses Jahres treten für die Beförderung von Vieh zwischen den Stationen Liegnitz (Dir.-Bez. Breslau) und Annaberg (Sächs. St.-B.) direkte Frachtsätze in Kraft, über welche von den genannten Stationen Auskunft zu erhalten ist.
Dresden, am 10. Juni 1897. (1326)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Die im VII. Nachtrage zum Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide etc. im Russisch-Westpreussischen Verkehr auf Seite 2 unter 6 von Stationen der Moskau-Kiew-Woronesh Eisenbahn vorgesehenen Frachtsätze treten mit Gültigkeit vom 15. Juni cr. in Kraft.
Danzig, am 12. Juni 1897. (1327)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die in dem Tarif der Greifswald-Grimmener Eisenbahn aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden. (1328)
Betriebsabtheilung Greifswald
der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahn-Verband. (Ausgabe des II. Nachtrages zum Tarife, Theil IV, Heft 1.) Zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz (Theil IV, Heft 1) des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahn - Verbandes, gültig vom 1. Juni 1894, tritt mit 1. Juli 1897 ein II. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher neue Frachtsätze für die Stationen Friesach, Judenburg, Kalwang, Neumarkt in Steiermark, Salzburg transit, St. Georgen a. d. Mur, Scheifling, Fritzens-Wattens und Spittal a. d. Drau, abgeänderte Frachtsätze für die Stationen **Knittelfeld, Thalheim, Unzmarkt, Wald**

und Zeltweg, ferner Berichtigungen des Haupttarifes, sowie Ergänzung des Kilometerzeigers enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Juni 1897. (1329)
K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck - Büchener Eisenbahn - Gesellschaft. Gemäss § 20 des Statuts wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die für das Verwaltungsjahr 1896 zu zahlende Dividende auf 40,50 ℳ für die Aktien Nr. 1 bis 30 790 über 200 Thaler (600 ℳ) und auf 81 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30 791 bis 34 650 über 1 200 ℳ festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 11. Juni 1897.
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die oben bezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der Dividendenscheine für 1896 bei der Hauptkasse der Gesellschaft im hiesigen Bahnhofsgebäude vom 12. d. Mts. ab an allen Werktagen Vormittags in Empfang zu nehmen.

In der Zeit vom 14. d. Mts. bis 12. Juli d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch bei der Berliner Handelsgesellschaft, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 11. Juni 1897. (1330)
Die Direktion.

---

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Dampfdruckpumpe für eine hydraulische Krahnanlage soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
Angebot auf Lieferung einer Dampfdruckpumpe
versehen zu dem auf
Sonnabend, den 26. Juni 1897, Vormittags 11 Uhr
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 14 Tagen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Mai 1897. (1331)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 203 t Cement zur Herstellung der Hochbauten für die Eisenbahn-Neubaustrecke Geestemünde-Stade. Verhandlung: Montag, den 5. Juli 1897, Vormittags 10 Uhr bei der Königlichen Eisenbahn-Bauabtheilung in Bremervörde. Die Verdingungsunterlagen können gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) von hier aus bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bremervörde, den 11. Juni 1897. (1332)
Der Vorstand
der Königlichen Eisenbahn-Bauabtheilung.

Oeffentliche Bekanntmachung auf Lieferung von ungefähr 120 Stück fertigen Wagendecken. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin Dienstag, den 6. Juli 1897, Vormittag 11 Uhr versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 64 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 5. August 1897.

Breslau, den 11. Juni 1897. (1333)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Offene Stellen.

Betriebsdirektor
für eine Nebenbahn wird gesucht.

Derselbe hat neben der verantwortlichen Leitung sowie Ueberwachung des Betriebes und der Bahnunterhaltung auch die diesbezüglichen Schriftwechsel mit den Königlichen Aufsichtsbehörden etc. zu führen, auch muss er die kommerziellen Interessen des Bahnunternehmens zu wahren verstehen.

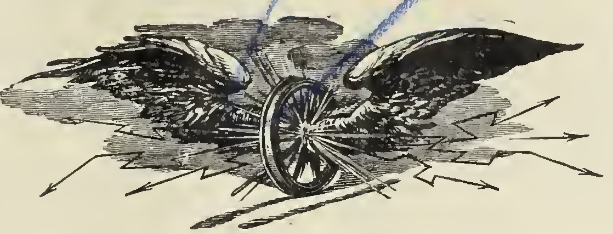
Qualifizirte Bewerber wollen ihre Meldungen unter Beifügung von Zeugnissabschriften und Beschäftigungsnachweisen sowie Angabe der Gehaltsansprüche unter **A. S** Zahl **200** an die Expedition einreichen. (1334)

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 47. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 19. Juni 1897.

Inhalt:

Aus Oesterreichs Eisenbahngeschichte.

Von dem grossen Werke „Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie“ sind nunmehr — nach längerer Pause — die 3. und 4. Lieferung ausgegeben worden, welche den Beginn des II. Abschnittes, die geschichtliche Entwickelung der Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn, und zwar in Oesterreich bis zur Gegenwart, in Ungarn bis 1867, enthalten. Verfasser dieses Abschnittes ist der Oberoffizial der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Herr Hermann Strach. Wir bringen diesem Abschnitte auch aus dem Grunde besonderes Interesse entgegen, weil seine Behandlung insofern zweifellos manche Schwierigkeiten bieten wird, als die Eisenbahngeschichte Oesterreichs gar manche dunkle Punkte enthält, deren streng wahrheitsgemässe Darlegung im geschichts-wissenschaftlichen Interesse gefordert werden muss, und daher gewissermaassen eine Probe für den inneren Werth des gross angelegten Werkes bilden wird. Anderenfalls müsste dasselbe, trotz all seiner prunkvollen Ausstattung jenen Schöpfungen zugezählt werden, wie sie eine geschickte journalistische Mache in Ueberzahl auf unsere Salontische legt, die aber, um die Apotheose nicht zu beeinträchtigen, nur Licht in Licht gemalt sind und vom Geiste der Wissenschaft eben nur einen Hauch verspüren lassen, — ein Vorgehen, das gerade auf dem Gebiete des Verkehrswesens lange genug sein Unwesen trieb und theilweise noch immer in Schwung steht.

In den vorliegenden beiden Lieferungen kann derlei wohl noch nicht zum Ausdruck kommen. Hier handelt es sich zunächst um die ersten Anfänge, die allgemeine Einleitung zur Oesterreichischen Eisenbahngeschichte, die ersten Pferdeeisenbahnen und die einleitenden Worte zur Geschichte der Eisenbahnen mit Dampfbetrieb und da mag einer patriotischen Feder schon manches zu gute gehalten werden. Nur die Verdienste des Wechselhauses S. M. v. Rothschild sind allzu häufig und in übertriebener Weise herausgehoben und gepriesen. Das Haus Rothschild war eben schon damals in der angenehmen Lage, sehr viel übriges Kapital zu besitzen, das natürlich eine produktive Anlage suchte und mit feiner Witterung eine solche in der Eisenbahnlinie Wien-Bochnia erkannte. Heute stehen die Nordbahnaktien auf 3520; Rothschild hat sich also schon selbst belohnt und bedarf keiner Panegyriker. Ohne jene Gewinnsthoffnung hätte das Haus Rothschild so wenig wie 1897 auch 1836 einen Pfennig hingegeben.

Beide Lieferungen sind mit 60 Voll- und Textbildern, Skizzen und Karten geschmückt, die, trefflich ausgeführt, wohl einen Hauptanziehungspunkt des Werkes bilden und deren Beischaffung aus Museen, Bibliotheken und Privatbesitzen als Verdienst des Chefredakteurs bezeichnet werden muss.

Das Land zwischen der Moldau und Donau — also Oesterreichischer Boden — ist es, auf dem einst die erste öffentliche Schienenstrasse des Europäischen Festlandes gebaut wurde. Das Königreich Böhmen und das Erzherzogthum Oberösterreich können uns daher als die Wiege des kontinentalen Eisenbahnwesens gelten. Und Oesterreichische Männer sind es gewesen, die, frühzeitig den Werth des neuen Verkehrsmittels erkennend, schon zu einer Zeit mit Entschiedenheit für seine Einführung

in unserem Vaterlande eintraten, während welcher in manchem Lande noch der Widerstreit der Meinungen über Vortheil und Nachtheil der Eisenbahnen die absonderlichsten Anschauungen zu Tage förderte.

Oesterreich schuf in der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die grösste Lokomotivbahn jener Zeit, und verwirklichte auch das Prinzip des Baues von Eisenbahnen auf Staatskosten, das bis dahin nur im bescheidenen Maasse im Auslande durchgeführt worden war, zum ersten Male in grossem Maassstabe und Oesterreichische Staatsmänner und Techniker waren es endlich, die frühzeitig dem staunenden Europa Vorbilder in der Ausgestaltung des Verkehrswesens auch auf technischem Gebiete schufen. Oesterreich hat durch die erste Ueberschienung der Alpen der Eisenbahntechnik neue Pfade gewiesen.

Die einzelnen Abstufungen der Entwickelung des Eisenbahnwesens in Oesterreich bieten wechselvolle Bilder, in denen sich die verschiedenartigen Verhältnisse der Volks- und Staatswirthschaft wiederspiegeln. Oesterreichs Eisenbahnwesen hat sich, beeinflusst durch die geographischen Verhältnisse des Landes, noch mehr aber unter den Einwirkungen der jeweilig herrschenden politischen und wirthschaftlichen Verhältnisse eigenartig ausgestaltet, und diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass die Geschichte des Oesterreichischen Eisenbahnwesens so überaus reich an Erscheinungen ist, die in staats- und volkswirthschaftlicher Hinsicht, hervorragend aber auch in technischer Beziehung das allgemeine Interesse herausfordern.

Kaiser Karl VI. hatte das Postregal in Oesterreich als landesfürstliches Reservatrecht erklärt, die bisherigen Inhaber durch Jahresrenten entschädigt und eine neue Postordnung eingeführt, die auch den Passagierverkehr regelte. Unter der Kaiserin Maria Theresia wurden den Postmeistern zahlreiche Privilegien ertheilt, die Beförderung der Reisenden zu Wagen mit Pferdewechsel auf Poststrassen für Rechnung der Postmeister als Extraposten eingeführt; die Beförderung von Reisenden mittelst eigener Wagen in regelmässigen Kursen angeordnet und so die Fahrpost eingerichtet, die neben dem Personentransport auch die Beförderung von Packeten übernahm, was bis dahin durch die Postordnung von 1695 verboten war. Nach den Bestimmungen des Patentes vom 5. August 1750 mussten Frachtstücke bis 20 Pfund überall, wo Postwagen eingeführt waren, der neuen Postanstalt zur Beförderung übergeben werden. Auf der Poststrasse durften neben der Post nur die berechtigten Fuhrleute Reisende gegen Bezahlung befördern, jedoch vor Zurücklegung von 6 Posten (12 Meilen), oder bevor der Reisende nicht wenigstens 3 Tage an einem Orte zugebracht hatte, weder die Pferde wechseln, noch innerhalb 6 Posten einem anderen Fuhrmanne Reisende zur Weiterbeförderung zuführen.

Kaiser Josef II. setzte das Monopol auf die Beförderung von Frachtstücken auf 10 Pfund herab und unterstellte die Leitung des Postwesens der allgemeinen Hofkammer. Im Jahre 1749 errichtete Freiherr von der Lilien die erste Postwagenfahrt von Wien ins Deutsche Reich, welches Unternehmen jedoch schon im folgenden Jahre durch die K. K. Kameraldirektion übernommen und erweitert wurde. Den Verkehr vermittelten seit dieser Zeit die schwerfälligen Diligenzen, deren Einführung damals freilich als ein grossartiger Fortschritt gepriesen wurde. Durch Einführung der Eilposten, deren erste von Wien nach Brünn im Jahre 1823 eingerichtet wurde, trat allerdings eine Besserung ein; allein ein kostspieliges und zeitraubendes Unternehmen blieb das Reisen darum immer noch. So z. B. brauchte die Eilpost von Wien nach Brünn, bei einem Fahrpreise von 28 Kreuzern W. W. für die Meile, 16 Stunden. Die Fahrt von Wien bis Triest kam auf 31,19 fl. zu stehen. Die Fahrt von Wien bis Salzburg nahm 2 Tage in Anspruch und kostete 18,58 fl. Durchschnittlich rechnete man auf die Meile eine Stunde Fahrzeit.

Im Verhältniss zu anderen Ländern erfreute sich aber die Oesterreichische Fahrpost trotzdem eines guten Rufes. Insbesondere Ungarn, wo der schlechte Zustand der Landstrassen den Verkehr der Eilposten nur von Wien bis Pressburg und Ofen gestattete, kam bei einem Vergleiche nicht gut davon.

Mit dem Postgesetz vom 1. Juli 1838 wurde das Monopol der Fahrpost hinsichtlich des Frachtentransportes aufgehoben; aber erst in den sechziger Jahren (1865) wurde auch der Vorbehalt des Personentransportes ganz fallen gelassen, da sich inzwischen die Eisenbahnen auf immer weitere Gebiete ausgedehnt hatten und der „Postschnecke“ immer erfolgreicher Konkurrenz machten.

Der Beginn der Eisenbahnära in Oesterreich fällt in eine für die Entwickelung derselben nicht gerade glückliche Zeit. Die Kriegsstürme, die der korsische Eroberer hervorgerufen, hatten der friedlichen Arbeit wenig Ruhe gegönnt, und als nach schweren Opfern an Gut und Leben Oesterreich seinen Bedränger endlich vernichtet sah, brauchte es lange, bis der tieferschütterte Organismus der Staatswirthschaft die im Interesse der Volkswohlfahrt gelegenen grossen materiellen Opfer für die Regelung des Verkehrswesens gestattete.

Die Zeit von 1835—1850 bildet den Uebergang zu jener Epoche, die, nach dem Verschwinden der letzten Zolllinie im Innern des Reiches, mit dem Siege des Schutzzolles über die Prohibition beginnt. Allein der gedeihlichen Entwickelung des Handels und der Industrie, welch' letztere sich besonders seit der Zeit der Kontinentalsperre entwickelt hatte, stand im Anfange des Jahrhunderts noch mancherlei entgegen; es war, als stockte der Pulsschlag der Zeit: Im Gewerbe das starre Zunftwesen, die Landwirthschaft noch immer unter dem Joche der Frohne; ja, selbst die Freizügigkeit des Bürgers durch lästige Passvorschriften auch innerhalb des Landes eng beschränkt! So war beispielsweise die Lösung einer Eisenbahnfahrkarte in den ersten Betriebsjahren der Kaiser Ferdinands-Nordbahn durchaus keine leichte Sache. Vor allem musste ein Reisepass vorgewiesen werden und die Bestätigung der Polizei, dass von Seiten dieser Behörde gegen das Vorhaben der Reise kein Einspruch erfolge. Für eine Reise von Wien nach Brünn bedurfte es sogar zweier Pässe, von denen der eine, der „Linienpass“, für die Passirung des städtischen Steuerrayons nöthig war, während der andere als weitere Reiselegitimation zu dienen hatte. Nur mit diesen wichtigen Dokumenten ausgerüstet, konnte man hoffen, einen Fahrschein zu erlangen. Dies musste einen Tag vor der Abreise bewerkstelligt werden, da die Billetlösung am Abfahrtstage nur ausnahmsweise geübt wurde. Im Stadtbüreau im „Bellegardehof“ wurde der Fahrschein ausgefolgt. Vor der Bestimmungsstation kamen Gendarmen in den Wagen, die die Reisedokumente prüften. Das Gepäck musste mit der angesiegelten Adresse des Aufgebers versehen sein. Das Abwägen desselben, die Zollvisitation, Berechnung, Bescheinigung waren überaus langwierige Manipulationen. Gegen Fremde war man selbstverständlich noch misstrauischer.

Die Beförderung grösserer Güter wurde, bevor sich die Eisenbahn derselben bemächtigte, von sogenannten „Kommerzial-Güterbeförderern“ besorgt. Ein Wiener Handels- und Gewerbeschema aus den dreissiger Jahren lässt uns einen Einblick in die damaligen Gütertransport-Verhältnisse gewinnen. Die „Kommerzial-Güterbeförderer“ Bäck, Comploier und Bindtner, welche von Wien aus alle Gattungen Eil- und schwere Güter sowie Reisende nach Linz, Innsbruck und ganz Tirol befördern, auch nach Regensburg, München und ganz Bayern, in die Schweiz und nach sämmtlichen Bundesstaaten, nach Graz und Triest, kündigen „ehrfurchtsvoll für hohen Adel und ergebenst für geehrtes Publikum an, dass von ihnen wöchentlich zwei Extrawagen, der erste Mittwochs und der zweite Sonnabends, bis nach Linz abgehen und dortselbst schon binnen zwei Tagen und zwei Nächten bestimmt eintreffen, desgleichen geht jeden Sonnabend auch ein Eilfrachtwagen nach Salzburg ab, trifft schon in sechs Tagen dortselbst ein. Extra-Eilfahrten gehen nach Udine in sechs, nach Verona in zehn, nach Mailand schon in zwölf Liefertagen ab.“

Im Jahre 1807 wurde der Professor der höheren Mathematik und Mechanik Franz Josef Ritter von Gerstner von der

hydrotechnischen Gesellschaft mit der Aufgabe betraut, alle bisherigen Vorschläge zur Herstellung einer Wasserverbindung zwischen Moldau und Donau zu überprüfen und den zweckmässigsten zur Durchführung zu empfehlen. Zu diesem Zwecke unternahm er im Verein mit Hofrath Pacassy die genauesten Untersuchungen. Der Bericht, den er am Sylvesterabende des Jahres 1807 der hydrotechnischen Gesellschaft unterbreitete, enthält den nach sorgsamer Untersuchung aller bisherigen Projekte gemachten Vorschlag, die geplante Wasserverbindung, welche ungeheure Kosten verursachen würde, ohne dass hierdurch dem beabsichtigten Zwecke eines beschleunigten und billigeren Transportes gedient würde, fallen zu lassen, dagegen eine Verbindung der Moldau mit der Donau zu Lande durch eine Eisenbahn herzustellen. Der Vorschlag wurde unter lebhaftem Beifall der Versammluug angenommen; doch die folgenden Kriegszeiten verhinderten die Durchführung dieses Beschlusses. Das Ergebniss seiner Studien hat Gerstner in einem Buche niedergelegt („Zwey Abhandlungen über Frachtwägen und Strassen und über die Frage, ob und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Kanäle, Eisenwege oder gemachter Strassen vorzuziehen sey, Prag 1813“), die älteste Schrift, die das Eisenbahnwesen Oesterreichs zum Gegenstande hat und die Gerstner den Ruhm sichert, der Erste auf dem Kontinente gewesen zu sein, der die Vortheile der Eisenbahnen erfasste und deren Einführung befürwortete.

An praktischen Versuchen zur Anlegung von Eisenbahnen hat es auch vor dem Erscheinen der erwähnten Gerstner'schen Schrift in Oesterreich nicht gefehlt. Im Jahre 1809 hatte der Steiermärkische Eisenwerksdirektor J. F. Sybold den Behörden den Vorschlag unterbreitet, zum Transport der Eisensteine in Eisenerz Eisenbahnen anzulegen. Schon im folgenden Jahre waren die ersten Schienenwege vollendet, die nach und nach auf eine Länge von 2 948 Klaftern (etwa 5,6 km) erweitert wurden, wovon etwa 3,7 km sogenannte Tagläufe waren.

In Oberösterreich hatte der K. K. Baudirektor Ferdinand Mayer, 1815, unmittelbar nach seinem Dienstantritte Vorarbeiten zu dem Zwecke gemacht, um eine Eisenbahn von Lambach gegen Linz bauen zu lassen. Im Jahre 1818 legte dieser verdienstvolle Mann, einer der ersten Pioniere des Oesterreichischen Eisenbahnwesens, seiner Behörde, der Oberösterreichischen Landesregierung, ein sorgfältig ausgearbeitetes Elaborat vor, in welchem er den Bau einer Eisenbahn von Gmunden bis Zizelau mit einem Kostenaufwand von 285 000 fl. beantragte. Obwohl man die Zweckmässigkeit einer solchen Bahnanlage einsah, blieb die Anregung Mayer's doch ohne Erfolg. Seine Arbeiten hatten aber den Vortheil, dass sie schon in wenigen Jahren als Grundlage für die Vorarbeiten beim Bau der ersten Oesterreichischen Eisenbahn dienen konnten.

Die Verhältnisse, in welchen sich Oesterreich in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts befand, lassen es begreiflich finden, dass der Plan Gerstner's nicht sobald zur Durchführung gelangen konnte. Als aber nach dem Wiener Kongresse die Segnungen des Friedens sich allmählich im Lande fühlbar machten, da erinnerte man sich auch der alten Gerstner'schen Vorschläge.

An der Spitze der vereinigten Hofkanzlei, der obersten politischen Behörde dieser Zeit, der auch die „Obsorge für die allgemeine Wohlfahrt“ zufiel, stand damals Philipp Ritter von Stahl, der mit richtigem Blicke die Nothwendigkeit einer Ausgestaltung des Oesterreichischen Verkehrswesens erkannte. Dieser Mann war es auch, der sich, veranlasst durch ein von den Elbestaaten an Oesterreich gerichtetes Ansuchen, die Moldau mit der Donau zu verbinden, an den im Jahre 1807 von Franz Josef von Gerstner gemachten Vorschlag, diese Verbindung vermittelst einer Eisenbahn herzustellen, erinnerte. Er forderte (1821) den Professor am Polytechnikum in Wien Franz Anton von Gerstner auf, die Pläne seines Vaters aufzunehmen. Mit wahrem Feuereifer ging Gerstner darauf ein. Er bereiste vorerst die Gegenden, durch welche die Trasse geführt werden sollte, studirte in Linz das Projekt des K. K. Baudirektors Mayer über die Eisenbahn nach Gmunden, darauf reiste er, mit den besten Empfehlungen Stahl's versehen, im Jahre 1822 nach England, dem Stammlande der Eisenbahnen, um an Ort und Stelle die eingehendsten Studien zu machen. Die zu Rathe gezogenen Englischen Ingenieure empfahlen Gerstner, die geplante Moldau-Donaubahn mit Rücksicht auf die grossen Steigungen, die bei derselben zu überwinden wären, in horizontale oder beinahe horizontale Strecken abzutheilen, zwischen denselben steile, schiefe Ebenen anzulegen und auf diesen den Betrieb vermittelst stehender Dampfmaschinen zu bewerkstelligen. Gerstner erklärte ihnen, wie von Rheden in seinem in Jahre 1844 erschienenen Werke: „Die Eisenbahnen Deutschlands“ erzählt, „dass eine Eisenbahn sowohl in den Hauptgrundsätzen ihrer Anlage als in ihrem Zwecke nur als eine sehr gute Kunststrasse zu betrachten sei, also in keinem Falle schiefe Ebenen annehmen dürfe. Allein seine Ansichten wurden von niemand in England gebilligt.“ Gerstner's Anschauung spricht deutlich für den Scharfblick des Oesterreichischen Professors, der mit diesen Worten einen Grundsatz aussprach, der viele Jahre später bei der Ueberschienung des Semmering noch einmal bewiesen werden musste. Dass Gerstner trotzdem die Rathschläge der Englischen Ingenieure in Erwägung zog, beweisen seine ersten Entwürfe für die Anlage der Bahn, die zwischen horizontal angelegten Trassen die empfohlenen schiefen Ebenen enthalten. Heimgekehrt reichte Gerstner am 29. Dezember 1823 das Gesuch um Verleihung einer Konzession für den Bau einer Eisenbahn zwischen Moldau und Donau ein.

Die ausserordentlichen Begünstigungen, die nach dem Wortlaute der Privilegiumsurkunde dem Konzessionswerber zugestanden wurden, lassen deutlich das Bestreben der Staatsverwaltung erkennen, das Unternehmen nach jeder Richtung sicher zu stellen und alle Schwierigkeiten zu beheben. Die Männer, die zu jener Zeit in so einsichtsvoller Weise für die Eisenbahn eintraten, haben sich dankbare Anerkennuug in einem um so grösseren Maasse verdient, als das Projekt, Eisenbahnen zu bauen, von gewichtiger Stelle auf das Entschiedenste bekämpft wurde.

Im Jahre 1825 traten die Herren Johann Heinrich Freiherr von Geymüller, Simon Georg Sina von Hodos und der Chef des Grosshandlungshauses J. H. Stametz & Co., Johann Mayer, zu einer Gesellschaft zusammen, welcher Gerstner laut Vertrag vom 12. März 1825 sein Privilegium überliess. Dieser „Aktienverein“ trat nunmehr unter der Firma: „K. K. priv. Erste Oesterreichische Eisenbahngesellschaft“ in Wirksamkeit.

Die Baukosten waren ursprünglich auf 900 000 fl. K.-M. veranschlagt. Franz Anton von Gerstner, der, von seinem Vater wirksam unterstützt, das Bauprojekt bis ins kleinste Detail ausgearbeitet hatte, berechnete die Kosten des Baues auf 800 000 fl. K.-M.

Die grossen Erfolge der Stephenson's, die auf der Stockton-Darlington Eisenbahn ihre erste Lokomotive in Betrieb gesetzt und zu Newcastle eine Lokomotivfabrik errichtet hatten, bestärkten ihn in dem Vorhaben, seine Eisenbahn gleichfalls für den Lokomotivbetrieb herzustellen.

Die Geldverhältnisse der Gesellschaft gestalteten sich indess immer ungünstiger; die unvermeidliche Ueberschreitung des Kostenvoranschlages, die der sonst so klug berechnende Gerstner für unmöglich gehalten hatte, erschütterte das Vertrauen der Aktionäre und der Direktoren. Es gelang Gerstner nur sehr unvollkommen, den Glauben der Aktionäre an eine bessere Kapitalisirung der Summen, die von ihm ursprünglich mit 15 % berechnet worden war, aufrecht zu erhalten. Nur einem Manne mit den Fähigkeiten, mit der eisernen Beharrlichkeit und dem ausgezeichneten Unternehmungsgeiste Gerstner's konnte es gelingen, aller sich ergebenden Schwierigkeiten Herr zu werden.

Am 30. September 1828 wurde die Strecke von Budweis bis Kerschbaum dem Verkehre übergeben. Der Betrieb erfolgte durch Pferde. Gerstner hielt jedoch immer an dem Gedanken

fest, den Dampfbetrieb auf der ganzen Strecke einzuführen. Hierauf hatte er schon in der Generalversammlung vom Dezember 1827 als auf eine Nothwendigkeit hingewiesen.

Die Geldmittel der Gesellschaft schwanden aber immer mehr und mehr. Bis Ende Dezember 1828 waren bereits 921 673,18 fl. verausgabt und erst $8^1/_2$ Meilen Eisenbahn gebaut worden. Es wurde sogar schon der Plan erörtert, die fertige Linie so gut wie möglich zu verkaufen. Zwischen Gerstner und den Unternehmern entstanden Differenzen über die Art der Bauausführung. Aber auch innerhalb der Bauleitung entwickelten sich Gegensätze. Der tüchtige Ingenieur Mathias Schönerer, den Gerstner herangezogen hatte, erkannte mit Scharfblick die einzelnen Mängel der Bauanlagen, vertrat aber die Anschauung, die Bahn nicht für den Dampfbetrieb einzurichten. Auf Anrathen Schönerer's wurde beschlossen, aus Ersparungsrücksichten einschneidende Trasseänderungen vorzunehmen und unter Verzicht auf die Einführung der Dampfkraft die Strecke von Kerschbaum weiter als Pferdebahn mit stärkeren Steigungen und Krümmungen unter Auflassung der gemauerten Dämme, welche die grosse Kostenüberschreitung verursachten, weiterzubauen. Gerstner erklärte sich mit einer Bauart, die den Maschinenbetrieb ausschloss, nicht einverstanden und nahm Ende 1828 seine Entlassung.

Den Bau der Linz-Budweiser Bahn übernahm nach Gerstner's Rücktritt der Bauführer Mathias Schönerer, der damals erst in seinem einundzwanzigsten Lebensjahre stand. Am 1. August 1832 konnte die ganze Strecke von Linz nach Budweis dem Verkehre übergeben werden. Bei dem damaligen Stande der Technik war die Trasse mit vielem Geschick durch hügeliges, hie und da sogar gebirgiges Terrain geführt.

Was den eigentlichen Betrieb der Bahn anbelangt, so ist die Thatsache interessant, dass bei dieser ersten Bahn ein Prinzip verwirklicht erschien, welches später von einzelnen Nationalökonomen als „das System der Zukunft“ angekündigt wurde: der Grundsatz, dass Bau und Betrieb einer Bahn nicht in einer Hand vereinigt werden sollen. Der eigentliche Betrieb der Bahn war verpachtet. Der um den Handel und die Industrie, späterhin aber insbesondere um das Oesterreichische Verkehrswesen so verdiente „K. K. Schiffmeister“ Adalbert Lanna war es, der in der ersten Zeit den Betrieb der Bahn als Bespannungspächter führte. Es gab Zeiten, wo Lanna für diese Zwecke 800 Pferde bereit hatte. Erst später, als Lanna einen höheren Pachtzins verweigerte, übernahm die Gesellschaft den Betrieb der Bahn in eigene Verwaltung und machte auch den Versuch, den Betrieb bei Frachttransporten durch Ochsen zu bewerkstelligen.

Die Baukosten für diese Bahn hatten die Höhe von 1 654 322 fl. K.-M. erreicht, der Gerstner'sche Voranschlag war somit um rund 700 000 fl. überschritten worden.

Am 30. Juli 1827 wurde die Prag-Pilsener Eisenbahn durch ein ausschliessendes Privilegium auf 50 Jahre konzessionirt. Mit den Vorarbeiten wurde bereits im Jahre 1826 begonnen, allein zum Baue selbst konnte man erst zwei Jahre später schreiten. Der Bau ging nur langsam von statten. Im April 1831 waren erst 60 km von Prag (vom Sandthore aus) bis zur Brejler Brettsäge, unterhalb der Waldflur Pinie, der Holzladestation in den Fürstlich Fürstenberg'schen Waldungen bei Lana, gebaut, und selbst diese Strecke war so mangelhaft, dass der Verkehr nicht eröffnet wurde, trotzdem die ersten Fahrten schon am 21. Oktober 1830 stattgefunden hatten.

Im Jahre 1834 kam diese Eisenbahn unter den Hammer. Sie wurde von dem Fürsten Karl Egon Fürstenberg um den lächerlichen Betrag von 55 000 fl. erstanden und dann unter der Bedingung weiterverpachtet, dass die Bahn betriebsfähig hergestellt würde. Dies gelang endlich, nachdem man dieselbe im Jahre 1836 bis an die Klicava verlängert hatte (4,7 km), im Jahre 1838.

Die Fortsetzung der Linz-Budweiser Eisenbahn längs der Traun bis nach Lambach war, wie Kupka in seinem Buche „Die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns 1822—1867“ berichtet, schon anfangs der zwanziger Jahre von einer Gesellschaft geplant, die nach vergeblichen Bemühungen 1824 wieder ihre Pläne aufgab. Nachdem noch ein Ingenieur F. Zola am 16. Juni 1829 ein Privilegium für eine Eisenbahn von Linz nach Gmunden erhalten, aber wegen der nicht gerade aufmunternden Erfahrungen bei der Budweiser Bahn nicht verwerthet hatte, nahmen drei hervorragende Gesellschafter der Ersten Oesterreichischen Eisenbahngesellschaft, die Grosshandlungshäuser Stametz, Geymüller und das Haus S. M. v. Rothschild, ein Privilegium zum Baue einer „die Donau mit dem Gmundener See verbindenden Holz- und Eisenbahn“ zwischen Linz und Gmunden, das ihnen am 18. Juni 1832 zugestanden wurde.

Noch im Frühjahre des Jahres 1834 wurde unter der Leitung Schönerer's mit dem Bau begonnen, nach Zizelau, dem Stapelplatz der Salzschiffe, eine kurze Flügelbahn (2,8 km) gelegt und am 1. April 1835 die Strecke von Linz bis Wels, ferner am 1. August die 67,9 km lange Strecke Linz-Gmunden eröffnet.

Die ganze Bahn von Budweis bis Gmunden war eingeleisig, mit 9' (2,85 m) langen Flachschienen auf Langschwellen. In den Städten Budweis, Linz und Gmunden waren gusseiserne Schienen auf Steinwürfeln befestigt und im Strassenniveau eingelegt gewesen. Den Betrieb der Linie Linz-Gmunden hatte man an Finz in Braunau verpachtet. Für einen beladenen Frachtwagen wurden zwei Pferde, eins vor das andere gespannt, benöthigt. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Transporte wurden pünktlich eingehalten und bedurfte ein Frachttransport von Gmunden bis Budweis $4^1/_2$ Tage. Die auf der Bahn verkehrenden Stellwagen zur Personenbeförderung benöthigten von Budweis bis Linz 14 Stunden und von Linz bis Gmunden $6^1/_2$, später $5^1/_2$ Stunden, ungefähr dieselbe Zeit, wie die erst kurz vorher eingeführten Posteilwagen auf der direkteren Landstrasse.

Die Baukosten beliefen sich einschliesslich der etwa 3 km langen Flügelbahn nach Zizelau auf 649 800 fl. K.-M.

Durch den Ausbau der Budweis-Linz-Gmundener und der Prag-Lanaer Eisenbahn hatte Oesterreich 261,5 km „Holz- und Eisenbahnen“ mit Pferdebetrieb. Der Bau derartiger Bahnen, obzwar der Pferdebetrieb später noch oft in Erwägung gezogen wird, erscheint damit in Oesterreich abgeschlossen, der Dampfbetrieb tritt in seine Rechte.

(Schluss folgt.)

Aus dem Bericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements über die Geschäftsführung im Jahre 1896.

In Ausführung der Art. 7 und 8 des Postregalgesetzes vom 1. April 1894 hat der Bundesrath unterm 18. Februar 1896 eine Verordnung, betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und anderen mit Motoren versehenen Schiffen auf den Schweizerischen Gewässern erlassen und mit der Ausführung der Bestimmungen derselben die Eisenbahnabtheilung des Post- und Eisenbahndepartements beauftragt.

Die für 1896 in Aussicht genommene dritte Konferenz in Sachen der technischen Einheit im Eisenbahnwesen musste verschoben werden, da die Vorbereitungsarbeiten bei einzelnen Staaten noch nicht abgeschlossen waren. Der ergangenen Einladung zum Anschlusse an den Verband haben die Regierungen von Dänemark, Luxemburg, Schweden und Norwegen Folge gegeben; Russland hat die Beschickung der neuen Konferenz in Aussicht gestellt, so dass nunmehr von sämmtlichen Staaten Europas, deren dem internationalen Verkehr dienende Linien ganz oder theilweise mit der sogen. normalen Spur gebaut sind, nur noch die Türkei den Vereinbarungen fernsteht. Den Vereinbarungen der internationalen Berner Konferenz vom Mai 1886 über zollsichere Einrichtung der Güterwagen sind die

obengenannten Staaten Dänemark, Luxemburg, Schweden und Norwegen ebenfalls beigetreten.

Zu Ende 1896 bestanden 794 Konzessionen von noch nicht eröffneten, theilweise schon im Bau begriffenen Bahnen in Kraft. Für 6 neue Linien wurde der Finanzausweis geleistet und genehmigt.

In Angriff genommen wurde während des Jahres 1896 der Bau von 8 neuen Linien, während anfangs desselben sich bereits 16 solche im Stadium des Baues befanden, somit zusammen 24 Linien. Die Kosten derselben sind auf rund 51,3 Millionen Francs veranschlagt. Mit der Gornergrat- und der Jungfraubahn sind die 2 ersten Zahnradbahnen mit elektrischem Betrieb in der Schweiz in Angriff genommen worden. Erstere soll mittelst elektrischer Motorwagen mit Luftleitung und dreiphasigem Wechselstrom betrieben werden. Die Station Gornergrat ist als höchstgelegene Bahnstation der Schweiz auf der Quote 3 017 m über Meer projektirt. Bei der Jungfraubahn bezieht sich die Inangriffnahme der Bauarbeiten auf die unterste Sektion, von der Station Kleine Scheidegg der Wengernalpbahn bis zur unterhalb des Anfangspunktes der unterirdischen Jungfraubahn gelegenen Station Eigergletscher, 2 307 m über Meer.

Der beim Tramway Lugano gemachte erste Versuch der Anwendung von Wechselstrom statt des bisher auf den elektrischen Bahnen üblichen Gleichstromes kann als gelungen betrachtet werden.

Während des Jahres 1896 wurden 12 Bahnlinien für den Betrieb eröffnet: 5 Schmalspurbahnstrecken, 6 Tramwaybahnen und 1 Seilbahn. Die Baulänge dieser neuen Linien beträgt 77,84 km; davon ist der Betrieb des Tramway der Landesausstellung mit dieser selbst wieder geschlossen worden. Ausserdem wurde auf folgenden Bahnstrecken mit zusammen 74,947 km Länge der zweispurige Betrieb eröffnet:

			Betriebslänge
Osogna-Bellinzona	am 19. April	mit	12,929 km
Zürich-Wiedikon-Thalweil	„ 31. Mai	„	9,592 „
Biasca-Osogna	„ 1. Juni	„	6,167 „
Zollikofen-Herzogenbuchsee	„ 1. „	„	32,041 „
Cossonay-Daillens	„ 1. „	„	4,921 „
Fluelen-Altorf	„ 25. November	„	2,958 „
Altorf-Erstfeld	„ 6. Dezember	„	6,339 „

Im laufenden Jahre 1897 soll auf folgenden Bahnstrecken das zweite Geleise dem Betriebe übergeben werden: Fluhmühle-Luzern, Bülach-Eglisau, Renens-Bussigny und St. Maurice-Paluds; im Stadium der Projektirung befinden sich die Strecken: Cully-Lausanne, Auvernier-Neuchâtel, Lausanne-Palézieux. Mit der Aufstellung eines Programms für die Erstellung weiterer zweiter Geleise befasst sich das Departement.

Die Betriebslänge der Schweizerischen Eisenbahnen betrug am Ende 1896 3 787,142 km, welche sich vertheilen wie folgt:

Schweizerische Hauptbahnen	2 724,770 km
ausländische Bahnen auf Schweizer Gebiet	63,487 „
übrige Normalbahnen (Nebenbahnen)	294,118 „
Schmalspurbahnen	370,070 „
„ mit Zahnstrecken	141,131 „
„ „ elektrischen Motoren	7,427 „
Zahnradbahnen	79,082 „
Tramways	89,935 „
Seilbahnen	17,122 „
zusammen	3 787,142 km

Davon werden zweispurig betrieben:

Normalbahnen	506,411 km

Die Thätigkeit der Bahnverwaltungen war in Bezug auf Ergänzungs- und Umbauten und Verbesserungen verschiedener Art eine ziemlich rege. Es wurden dafür vom Eisenbahndepartement 653 Bauvorlagen behandelt. Dazu 46 Vorlagen über Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromanlagen für industrielle Zwecke und 34 Vorlagen über industrielle Verbindungsgeleise.

Der Bahninspektion und Bahnkontrole wurde auch im Berichtsjahre alle Aufmerksamkeit gewidmet. Die damit betrauten Kontrolingenieure haben, abgesehen von vielen Spezialuntersuchungen und Expertisen, 6 197 km zu Fuss begangen.

Die Verstärkung eiserner Brücken, welche den Vorschriften der Verordnung vom 19. August 1892 nicht entsprechen, sowie die Ersetzung alter zu schwacher Eisenkonstruktionen wurde fortgesetzt. Auch die noch rückständigen Nachrechnungen der grösseren Brücken sind nun grösstentheils durchgeführt; die noch ausstehenden betreffen meist Objekte, welche geringfügigere Ueberschreitungen der zulässigen Spannungen erwarten lassen. Die nach Vorschrift der Brückenverordnung fällig gewordenen periodischen Revisionen und Belastungsproben sind noch nicht überall vollständig durchgeführt und müssen im laufenden Jahre nachgeholt werden. Die Belastungsprobe der ausrangirten eisernen Brücke über den Mühlebach bei Mumph auf der Bötzbergbahn wurde im Beisein von Abgeordneten des Departements und der Bahngesellschaften, sowie anderer Fachmänner des In- und Auslandes zum Abschluss gebracht.

Durch elementare Gewalten erlitten im Laufe des an atmosphärischen Niederschlägen so reichen Jahres die Schweizerischen Bahnlinien vielfache Beschädigungen und Betriebsstörungen, namentlich Linien, die im Bereiche von Wildbächen, Rüsen und Lawinen oder an steilen Lehnen liegen. Besonders hervorzuheben sind die Verkehrsunterbrechungen infolge von Ausbrüchen von Wildbächen an der Brünigbahn (Ausbruch des Wolfort- und Widibaches und ganz besonders des Lammbaches bei Brienz), an der Simplonlinie an verschiedenen Stellen, auf der Linie Langnau-Luzern (Ausbruch des Rümligbaches), auf der Bödelibahn usw. Durch Absturz von Felspartien oder Felsstücken erlitten Betriebsstörungen die Thunerseebahn, Visp-Zermatt, Gotthardbahn, Simplonlinie, Biel-Sonceboz. Bahnüberschwemmungen und Abrutschungen des Bahnkörpers fanden statt auf der Aargauischen Südbahn, auf der Broyethalbahn, auf Tavannes-Tramelan, auf den Juralinien längs dem Birs, auf den Berner Oberlandbahnen, auf Basel-Olten usw. Von längerer Dauer waren die Betriebsstörungen durch den Lammbach an der Brünigbahn bei Brienz im Mai und im August, ferner auf der neuen Linie Chur-Thusis durch Abrutschung zwischen den Stationen Rhäzims und Rothenbrunnen im Oktober.

Die schwierige Frage des Umbaues des Centralbahnhofes in Basel kam noch nicht zur Erledigung. Es wurden von der Centralbahn, auf Einladung des Departements, noch Projekte im Sinne der Forderungen der Stadt Basel und in Anlehnung an die Skizze der Experten, d. h. für einen kombinirten Kopf- und Durchgangsbahnhof sowohl mit Beibehaltung der jetzigen Höhenlage, als auch mit Tieferlegung, ausgearbeitet. Die Bahnverwaltung hält jedoch an ihrem früheren Projekt mit Durchgangsbahnhof fest. Nach Erledigung der Frage des Centralbahnhofes werden dann auch die Verhandlungen über Erweiterung und Umgestaltung des Badischen Bahnhofes in Basel wieder aufgenommen werden können.

In Bezug auf den Umbau des Bahnhofes Zürich konnte ein Ausgleich zwischen den Ansichten der Bahngesellschaften und den Begehren der Kantons- und Stadtbehörden bisher nicht erzielt werden. Während erstere an der Belassung des jetzigen Aufnahmegebäudes energisch festhalten, verlangen die Behörden Verlegung desselben an das linke Sihlufer. Eine Entscheidung in dieser Frage war daher bis jetzt nicht möglich. Um den dringenden Bedürfnissen des gegenwärtigen Verkehrs entgegenzukommen, und die nach Vollendung der Linien Thalweil-Zug und Eglisau-Schaffhausen zu gewärtigende Einführung von etwa 20 neuen Zügen zu ermöglichen, wurde von der Bahnverwaltung ein Projekt für eine erste, vor dem 1. Juni d. J. zum Abschluss zu bringende Bauperiode aufgestellt. Dasselbe besteht hauptsächlich in der Verlegung des gesammten Güterbahnhofes auf den im Hauptprojekt vorgesehenen definitiven Platz und in einer provisorischen Erweiterung des bestehenden Personenbahnhofes (Vermehrung und Verlängerung der Perrons und Personengeleise, in der Erstellung der nöthigen Rangir- und Depotanlagen und in der Ueberführung der Hardstrasse über das ganze Bahnhofgebiet. Die Genehmigung dieses Projektes durch den Bundesrath ist für den Güterbahnhof und für die Ueberführung der Hardstrasse eine definitive, die übrigen Projekttheile dagegen sind blos als Provisorien gutgeheissen und soll dadurch der Gestaltung des gesammten Bahnhofprojektes (namentlich in Bezug auf die Lage des Aufnahmegebäudes) nicht vorgegriffen sein. Zugleich wurden von der Bahndirektion Projektstudien verlangt für eine Hochbahnanlage mit Belassung des Gebäudes an seinem jetzigen Platze sowohl, als für eine Verlegung des letzteren auf das linke Sihlufer und für Hebung der linksufrigen Zürichseebahn behufs Beseitigung der Strassenübergänge auf gleicher Höhe.

Der umgebaute Bahnhof in Luzern und der erweiterte Bahnhof in Schaffhausen wurden in der Hauptsache fertiggestellt und dem Betrieb übergeben.

Für die Erweiterung des Bahnhofes in Olten ist ein Projekt genehmigt, das ausser einer Vergrösserung des Aufnahmegebäudes die Schaffung von Durchfahrtsgeleisen für jede Zugrichtung mit zugehörigen, unter sich und mit dem Aufnahmegebäude durch Tunnel verbundenen Perrons und Versetzung der Güter- und Depotanlagen vorsieht.

Ebenso gelangte ein Erweiterungsprojekt für die Station Oerlikon mit rationeller Regelung der Strassenverhältnisse zur Genehmigung, während solche für den Bahnhof in La Chaux-de-fonds und für die Station Zollikofen in Behandlung sind und ein solches für den Bahnhof in St. Gallen von der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen unter Fristansetzung verlangt wurde.

Eine neue Station Mett-Bözingen wurde auf der Linie Solothurn-Biel dem Betrieb übergeben und die Nordostbahn zur

Errichtung einer solchen bei Bäch auf der linksufrigen Zürichseebahn verhalten.

In bezug auf den Oberbau konstatirt der Bericht, dass der Zustand der Geleise in bezug auf den Unterhalt als ein normaler bezeichnet werden kann. Hingegen dürfte in Oberbauerneuerung auf einigen Linien mehr geschehen und sollte in bezug auf Verstärkung der Geleise durch Vermehrung der Schwellen und Verbesserung des Schienenstosses rascher vorgegangen werden. Von einzelnen Verwaltungen wurde die Vorlage eines Programms über Umfang und Art der Verstärkung verlangt.

Ein Hauptpostulat des Departements in Sachen der Oberbauverstärkung ist die Beschaffung einer schwereren Schiene für die Hauptlinien. Ein Entscheid hierüber ist noch nicht getroffen worden.

Weichen- und Signalverriegelungen wurden auf 27 Stationen erstellt und zwar auf 20 bei der Jura-Simplonbahn, auf 5 bei der Nordostbahn und auf 2 bei der Centralbahn.

Der Stand der Riegelungen in Prozenten der Stationen, welche Weichen besitzen, ist auf den 5 Hauptbahnen auf Ende 1896 folgender:

Gotthardbahn	95 %
Schweizerische Centralbahn	83 „
Vereinigte Schweizerbahnen	66 „
Nordostbahn	42 „
Jura-Simplonbahn	38 „

Grundsätze über einheitliche Gestaltung der Signal- und Weichenverriegelungen in den Zwischenstationen von Hauptlinien wurden mit den Bahnverwaltungen vereinbart.

In Ergänzung der Signaleinrichtungen wurden im Jahre 1896 auf den Hauptbahnen neu erstellt: 51 Weichensignale, 8 Deckungssignale, 45 Kontroleinrichtungen für Deckungssignale und 8 Vorsignale.

Mit Glockensignalen wurden versehen 45,58 km der Nordostbahn, 50 km der Centralbahn und 6,55 km der Linie Bulle-Romont.

Neue Blockstationen erhielten die Strecken Neuenburg-Biel (29,1 km) und Läufelfingen-Tannwald-Dänikon (12,5 km).

Auf Verbesserung des Abschlusses der Niveauübergänge durch Erstellung soliderer Barrieren mit Vergitterung und auf zuverlässige Bedienung derselben wird unausgesetzt gedrungen. Auch wird im Interesse der Verkehrssicherheit seit Jahren dahin gewirkt, dass stark benutzte oder ungünstig gelegene Niveauübergänge beseitigt, beziehungsweise durch Ueber- oder Unterführungen ersetzt werden. Im Einklang damit steht das Bestreben, auf neuen Linien Niveauübergänge möglichst zu vermeiden.

Das Departement hat Projekten, welche die Kreuzung einer Hauptbahn durch eine Nebenbahn (Strassenbahn) in gleicher Höhe bezweckten, die Genehmigung versagt.

Die Verwaltungen der Seilbahnen, bei denen geeignete Einrichtungen, welche das gefährliche Anwachsen der Fahrgeschwindigkeit über ein zulässiges Maass hinaus selbstthätig verhüten, nicht bestehen, wurden veranlasst, solche Einrichtungen innerhalb einer bestimmten Frist zu treffen.

In ähnlicher Weise wurden zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf den Zahnradbahnen die Verwaltungen derselben eingeladen, innerhalb einer bestimmten Frist auf eine Verbesserung der Bremsen Bedacht zu nehmen und bezügliche Vorschläge, beziehungsweise Projekte einzureichen.

Die Ueberwachung der Neuanschaffungen von Lokomotiven und Wagen und der Unterhaltungsarbeiten an denselben, sowie des Zugkraftdienstes, wurde in üblicher Weise ausgeübt, ohne dass aussergewöhnliche Vorkommnisse zu signalisiren wären.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

I. Die schmalspurigen Strecken:
   a) der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen Lauffen a/N.-Güglingen (11,82 km), eröffnet am 28. August 1896 und Schussenried-Buchau (9,45 km), eröffnet am 13. Oktober 1896;
   b) der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen Waidhofen a. d. Ybbs-Gross-Hollenstein (25,51 km), eröffnet am 15. Juli 1896.

II. Die normalspurigen Strecken:
   a) der Königlichen Eisenbahndirektion Altona Oldesloe-Sirksrade (18,268 km), am 15. Mai d. J. für den Wagenladungsverkehr eröffnet und Sirksrade-Klein-Berkenthin (2,11 km), am 10. d. Mts. gleichfalls für den Wagenladungsverkehr eröffnet;
   b) der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen Zwittau-Policka (19,31 km), eröffnet am 15. September 1896; Jamnitz-Mährisch-Budwitz (20,77 km), eröffnet am 9. November 1896 und Schlackenwerth-Joachimsthal (7,91 km), eröffnet am 23. Dezember 1896;
   c) der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen Temesvár-Maria-Radna (64,025 km), eröffnet am 29. Mai d. J.;
   d) der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Saitz-Göding (37,646 km), eröffnet am 16. Mai d. J.

Ferner ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten — vom Tage der Betriebseröffnung ab — die 11,5 km lange Strecke Solingen-Süd-Remscheid der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, welche voraussichtlich am 15. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird.

Eröffnung von Stationen. Priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Am 1. Juli d. J. wird an der Strecke Wien-Bodenbach zwischen den Stationen Theresienstadt und Hrobec eine Ladestelle mit selbstständigem Verrechnungsdienste unter der Bezeichnung Doxan (Zuckerfabrik), und zwar ausschliesslich für den Güterverkehr in Wagenladungen der „Freiherr von Oehrenthal'schen Zuckerfabrik in Doxan" eröffnet. Eine Aufnahme von anderen als an die genannte Zuckerfabrik adressirten Sendungen nach der bezeichneten Ladestelle ist ausgeschlossen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Am 6. d. Mts. ist die an der Linie Budapest-Pragerhof zwischen den Stationen Mura-Király und Csáktornya bei Wächterhaus Nr. 44 neuerrichtete Haltestelle Kis-Szabadka für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Entfernung dieser Haltestelle beträgt von Mura-Király und von Csáktornya je 8,7 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. Königliche Eisenbahndirektion Halle a/S. Die Haltestelle Kämmereiforst wird am 1. Juli d. J. auch für den unbeschränkten Viehverkehr eröffnet. Fahrzeuge und Sprengstoffe bleiben nach wie vor von der Abfertigung ausgeschlossen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die Ladestelle Berlince der Lokalbahn Hliboka-Sereth ist am 15. d. Mts. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Station Hohnstorf für den Sprengstoffverkehr eröffnet. Königliche Eisenbahndirektion Altona. Die an der Zweigbahn Echem-Hohnstorf gelegene Station Hohnstorf ist wieder für den Sprengstoffverkehr eröffnet worden (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Altona in Nr. 43 d. Ztg. Inser.-Nr. 1208).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Eisenbahnverkehr im Monat April d. J.

Im Monat April d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 13 001 179 Personen und 9 427 001 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 29 374 368 fl. erzielt, d. i. für das Kilometer 916 fl. Im gleichen Monat 1896 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 12 321 240 Personen und 8 911 211 t Güter 28 752 737 fl. oder für das Kilometer 938 fl., daher resultirt für den Monat April d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2,3 %. In den ersten 4 Monaten d. J. wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 44 250 803 Personen und 37 876 525 t Güter, gegen 43 072 792 Personen und 35 605 307 t Güter im Jahre 1896, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1897 auf 112 963 031 fl., im Jahre 1896 auf 110 370 023 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den 4monatlichen Zeitabschnitt des laufenden Jahres 32 008,4 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 30 628 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für die vorerwähnte Betriebszeit 1897 auf 3 529 fl., gegen 3 604 fl. im Vorjahre, d. i. um 75 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1897 auf 10 587 fl., gegen 10 812 fl. im Vorjahre, d. i. um 225 fl., mithin um 2,1 % ungünstiger.

Personentarif der Südbahn.

Wie bereits in Nr. 36 S. 317 d. Ztg. mitgetheilt wurde, sind bei der Südbahn Studien zu dem Zwecke gemacht worden, um eine Reform der Personentarife herbeizuführen. Nunmehr hat die Generaldirektion der Südbahn sowohl dem Ungarischen Handelsministerium als auch dem Oesterreichischen Eisenbahnministerium ihre Anträge wegen Aenderung des Personentarifes auf den Ungarischen und den Oesterreichischen Linien der Ge-

sellschaft unterbreitet, welcher Tarif nach den Intentionen der Verwaltung am 1. Januar 1898 in Wirksamkeit treten soll. Der der Ungarischen Regierung gegenüber erklärten Bereitwilligkeit gemäss, einen dem Zonentarife der Ungarischen Staatsbahnen ähnlichen Personentarif einzuführen, soll auf den Ungarischen Linien der Südbahn ein Zonentarif zur Anwendung gelangen, der 15 Zonen enthält und in seiner Zusammensetzung dem auf den Ungarischen Staatsbahnen gültigen Zonentarife nachgebildet ist. Der Oesterreichische Tarif umfasst rund 30 Zonen und ist auf dem Verhältnisse von 1 : 1,5 : 2 aufgebaut. Der Tarif für beide Netze zeichnet sich durch grosse Einfachheit aus. Die neuen Tarife sind in Kronen und Hellern erstellt. Gleichzeitig mit der Einführung derselben soll die Gepäckfreiheit auf beiden Netzen aufgehoben werden.

Errichtung eines statistischen Centralamtes in Ungarn.

Der vom Handelsminister Baron Ernst Daniel in der Sitzung des Reichstages vom 29. Mai d. J. vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend das Königlich Ungarische statistische Centralamt, enthält im wesentlichen folgende Bestimmungen: Die Aufgabe des statistischen Amtes ist, Evidenzhaltung der öffentlichen Verhältnisse in den Ländern der Ungarischen Krone, Sammlung und Veröffentlichung zuverlässiger Daten, damit diese für wissenschaftliche, legislatorische, Verwaltungs- und andere praktische Zwecke verwendbar seien; behufs Vergleichung kann das Amt auch internationale Daten sammeln; es ist dagegen verpflichtet, seinerseits die internationale Statistik zu fördern. Das Centralamt wirkt selbstständig unter Oberaufsicht des Handelsministers; in Bezug auf Dienst und Disziplin ist es dem Handelsminister subordinirt. Das Ergebniss der Amtsthätigkeit wird in statistischen Jahrbüchern, Monatsheften und sonstigen Mittheilungen veröffentlicht. Das statistische Jahrbuch, welches auch die Ressorts der einzelnen Minister und den Bericht über die Verwaltungszustände auf den einzelnen Gebieten umfasst, legt der Ministerpräsident alljährlich mit dem Budget der Legislative vor. Das Centralamt hat das Recht, behufs Kontrole der Richtigkeit der Daten Einsicht in die Aufzeichnungen der Behörden, in die Bücher zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteter Institute und Verwaltungen zu nehmen. Als besonders hervorzuheben ist, dass durch die Bestimmungen dieses Gesetzes die Verfügungen des Gesetzes über die Waarenstatistik sowie dessen Ergänzungen unberührt bleiben.

Eisenbahnprojekte in Ungarn.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat der Legislative einen Gesetzentwurf vorgelegt, betreffend den Bau und Betrieb zweier schmalspuriger Lokalbahnen, von denen die eine von der Station Nagy-Becskerek-Bégapart abzweigend, diese — unter Berührung der Stadt Zsombolya über Nagy-Szerb-Szent-Miklos — mit der Station Kis-Zombor verbinden soll, während die andere, von der Station Zsombolya ausgehend, in der Station Perjámos der Linie Valkány-Varjas endigen soll. Konzessionärin ist die Torontaler Komitats-Lokalbahnen-Aktiengesellschaft. Die Länge der Linien beträgt 65,5 km, die Spurweite 0,76 m. Die Baukosten sind mit 1 241 000 fl., d. i. mit 18 946 fl. für das Kilometer bemessen. Der Oberbau ist mit Stahlschienen im Gewichte von 10,9 kg für das laufende Meter herzustellen.

Betriebseröffnungen.

Ungarische Staatsbahnen. Am 29. Mai d. J. ist die vollspurige, 64,02 km lange Lokalbahn Temesvár-Maria-Radna für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die Lokalbahn ist Eigenthum einer Aktiengesellschaft, wird von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen verwaltet und ist der Betriebsleitung in Arad unterstellt; sie zweigt in der Station Temesvár-Gyárváros (der Ungarischen Staatsbahnlinie Budapest-Szeged-Verciorova) ab und führt über die folgenden Verkehrsstellen: Station Gyarmata (10,03 km ab Abzweigstation Temesvár-Gyárváros), Verlade- und Haltestelle Csernegyháza (11,94 km), Station Brukenau (20,21 km), Verlade- und Haltestelle Simontranya (29,28 km), Station Máslak-Remete (33,53 km), Verlade- und Haltestelle Charlottenburg (36,41 km), Station Allios (44,90 km), Station Temes-Hidegkut (51,89 km) und Station Lippa (62,41 km) nach der Station Maria-Radna (64,03 km) der Ungarischen Staatsbahnlinie Arad-Tövis.

Die Stationen sind sämmtlich für den Gesammtverkehr, die Verlade- und Haltestellen hingegen nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr (ohne Verrechnung) eingerichtet.

Schneebergbahn bei Wien. Am 1. d. Mts. ist die Zahnradstrecke Puchberg a. Sch.-Baumgartner mit den Haltestellen Schneebergdörfl, Hauslitzsattel und Baumgartner dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die vorgenannten Haltestellen sind für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Stückgutverkehr sowie für Güter in Wagenladungen von 5 000 kg eingerichtet. Den Betrieb führt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsleitung Leo Arnoldi in Wien.

Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen.

Laut dem anlässlich der am 30. Mai d. J. stattgehabten Generalversammlung vorgelegten Direktionsberichte stellte sich das Betriebsergebniss des Jahres 1896 wie folgt: Einnahmen 1 876 605 fl.; Ausgaben 1 182 009 fl., somit Betriebsüberschuss als Gewinn 694 596 fl. Hinsichtlich der Verwendung dieses Betriebsüberschusses und der vom Jahre 1895 vorgetragenen Summe von 44 492 fl., somit des Gesammtbetrags von 739 088 fl. wurde der von der Verwaltung gestellte Antrag: 6 % Dividende auf 65 373 Stück Prioritätsaktien mit 392 238 fl., 6 % Dividende auf 46 600 Stück Stammaktien mit 279 600 fl., zur Tilgung von 67 Stück verloosten Prioritätsaktien 6 700 fl., zur Honorirung des Aufsichtsraths 1 500 fl., desgleichen der Direktion 1 600 fl. zu verwenden, von der Generalversammlung genehmigt. Ferner beschloss die Generalversammlung, von den noch verbleibenden 57 450 fl. dem Reservefonds 4 000 fl. zuzuführen und 53 450 fl. auf die Rechnung des Betriebsjahres 1897 vorzutragen. Danach wird der am 2. Januar 1898 fällige Interimskupon der Prioritätsaktien mit 3 fl. eingelöst.

Infolge des gesteigerten und angesichts des sich auch konstant weiter steigernden Verkehrs war die Gesellschaft genöthigt, in den letzten Jahren neuere nützliche Investirungen auszuführen und ihre Fahrbetriebsmittel zu vermehren, wodurch deren schwebende Schulden in einer Weise angewachsen sind, dass es sich jetzt als nothwendig erweist, behufs Regelung dieser Schulden neue Titres zu emittiren bezw. das Stammkapital der finanziellen Lage entsprechend zu erhöhen. Dementsprechend beschloss die Generalversammlung, das Aktienkapital durch Emission von 15 000 Stammaktien à 100 fl. von 11 255 700 fl. auf 12 755 700 fl. zu erhöhen.

Generalversammlung der Boldvathalbahn-Aktiengesellschaft.

Unter dem Vorsitze des Direktionspräsidenten hielt die oben genannte Aktiengesellschaft am 3. d. Mts. ihre erste Generalversammlung in Budapest ab. Der Bericht der Verwaltung weist darauf hin, dass mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Boldvathalbahn am 23. August 1896 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, sie nur über die Ergebnisse von 130 Betriebstagen referiren kann.

Die Bilanz weist ein Erträgniss von 8 636,11 fl. aus, über dessen Verwendung folgendermaassen beschlossen wurde: Es sind auf 16 466 Stück Prioritätsaktien je 50 kr. für das Jahr 1896 zu bezahlen und der Rest von 403,11 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Länge der Bahn beträgt 57,79 km, die Anzahl der beförderten Reisenden 27 581 und die Einnahme aus deren Beförderung 10 138,65 fl. An Frachten wurden transportirt 10 596 t, aus welchen eine Einnahme von 12 422,19 fl. erzielt wurde. Zurückgelegte Personenkilometer 510 384, geleistete Tonnenkilometer 257 030.

Bukowinaer Lokalbahnen.

Bei der am 8. d. Mts. stattgehabten (12.) ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre waren 28 874 Aktien mit 1 152 Stimmen vertreten. Dem Betriebsberichte für 1896 entnehmen wir, dass das Gesammtnetz eine Tariflänge von 178 km besitzt, auf welchen zusammen 194 806 Personen und 403 863 t Güter, darunter 82 % Bau-, Werk- und Brennholz, 8 % Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte ferner 3 % Weine, Cement, Kalk und Ziegel, der Rest in verschiedenen anderen Transportartikeln befördert wurden. Die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr betrugen auf den Lokalbahnlinien 643 733 fl. und auf den Schleppbahnen 79 712 fl., die gesammten Ausgaben bei den Lokalbahnen 348 953 fl. oder 54,2 %, bei den Schleppbahnen 55 116 fl. oder 69,2 % der Einnahmen. Die Generalversammlung hat nach Genehmigung des Rechnungsabschlusses dem Verwaltungsrathe das Absolutorium einstimmig ertheilt und beschlossen, aus dem gesellschaftlichen Reingewinn von 350 315 fl. den Prioritätsaktien eine Dividende von 5 % gleich 10 fl. und den Stammaktien eine solche von 3,5 % gleich 7 fl. ab 1. Juli d. J. auszubezahlen, ferner von der erübrigenden Summe für Pensionsverpflichtungen der Gesellschaft 15 000 fl. und für die Kosten des Vorprojekts für eine normalspurige Lokalbahn von Kimpolung nach Dorna-Watra mit der Abzweigung von Pozoritta nach Fundulmoldowi 1 000 fl. zu reserviren und den restlichen Betrag von 36 215 fl. dem Brückenauswechselungs- und Schienenerneuerungsfonds zu überweisen. Der auf der Tagesordnung dieser Generalversammlung stehende Antrag des Verwaltungsraths wegen eventuellen Verkaufs der Lokalbahn Hadikfalva-Radautz und der hierdurch bedingten Aenderung der Gesellschaftsstatuten gelangte zur Annahme.

Friauler Eisenbahn.

Die (3.) ordentliche Generalversammlung der Friauler Eisenbahngesellschaft wurde unter Vorsitz des Präsidenten

Dr. Alois R. von Monriva abgehalten. Der vom Büreauleiter Dr. Isidor Bing erstattete Bericht des Verwaltungsraths über das Geschäftsjahr 1896 konstatirt eingangs, dass, wenngleich die Verkehrseinnahmen gegen das Vorjahr um 20 % gestiegen sind, das Endergebniss doch kein günstiges genannt werden kann. Dies könne wohl nicht befremden, wenn berücksichtigt wird, dass der ausschliessliche Lokalverkehr dermalen nicht hinreicht, um eine genügende Rentabilität sicherzustellen, und dass eine solche hauptsächlich nur von dem Transitverkehre zu erwarten ist, dessen Begründung schon von allem Anbeginn an als eigentlicher Zweck der Gesellschaftsbahn angesehen worden ist. Der Verwaltungsrath ist auch in der Lage, zu berichten, dass der Bau der Verbindungsbahn Cervignano-S. Giorgis di Nogaro, und zwar sowohl auf Oesterreichischem, wie auch auf Italienischem Gebiete bereits im Zuge ist und dass die Betriebseröffnung voraussichtlich noch im Herbste dieses Jahres wird vor sich gehen können; ferner gibt er der Meinung Ausdruck, dass die neue Bahn geeignet sein werde, dem Verkehre und Handel die wirksamsten Dienste zu leisten. Aus dem vorgelegten Rechnungsabschlusse für 1896 ist im wesentlichen zu ersehen, dass die Betriebseinnahmen 24 292 fl., der Zinsensaldo 112 fl., die Gesammteinnahmen sohin 24 404 fl. betragen haben, während die Betriebsausgaben 41 218 fl., die Verwaltungsspesen 2 344 fl., die Gesammtausgaben sohin 43 562 fl. betrugen. Nachdem der Prioritätendienst (Verzinsung und Amortisation von Prioritäten) den Betrag von 62 036 fl. erfordert, musste die Staatsgarantie mit dem Betrage von 81 193 fl. in Anspruch genommen werden. Die auf die Prioritätsaktien entfallende 4 % Dividende gelangte zur Auszahlung. Der Bericht und der Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrathe ohne Diskussion das Absolutorium ertheilt. — Wie der Präsident bekannt gibt, hat der Verwaltungsrath im Einvernehmen mit der Regierung beschlossen, zum Zwecke des Ausbaues der Strecke Cervignano-Landesgrenze, behufs Anschlusses der Gesellschaftsbahn an das Italienische Eisenbahnnetz, 4 % Prioritätsobligationen im Nominalwerthe von 300 000 fl. auszugeben und werde derselbe über das Ergebniss dieser Emission, welche demnächst zur Durchführung gelangen werde, der nächsten Generalversammlung berichten. Der Revisionsausschuss wurde wieder zur Funktion berufen.

Graz-Köflacher Bahn.

Die Delegirten des Verwaltungsrathes dieser Bahn hatten vor etwa 2 Wochen im Eisenbahnministerium eine eingehende Konferenz über die geplante Prioritätenkonversion, über das von der Regierung beanspruchte Einlösungsrecht und mehrere andere damit in Verbindung gebrachte Fragen. Der Verlauf der Konferenz wird in folgender Weise dargestellt. Die Gesellschaft hatte einen detaillirten Plan für die Prioritätenkonversion überreicht. Sie schlug vor, an die Stelle der vier verschiedenen Emissionen ein einheitliches 4 % Prioritätsanlehen auszugeben, dessen Amortisation bis zum Ende der Konzessionsdauer, demnach bis zum Jahre 1958, ausgedehnt werden soll. Von den in Umlauf befindlichen Prioritäten ist die erste Emission 4,5 %, die zweite und dritte 5 %, die vierte 2 %; die drei ersten Emissionen sind zwangsweise konvertirbar, während die vierte Emission, welche den geringen Betrag von 570 000 fl. umfasst, nur einer freiwilligen Konversion unterzogen werden kann. Nach der Berechnung der Verwaltung würde sich aus der Zinsenersparniss sowie aus der Erstreckung der Amortisationsdauer ein Mindererforderniss ergeben, welches, kapitalisirt, die Summe von etwa 480 000 fl. ergibt. Die Vertreter der Regierung haben im ganzen gegen den Konversionsplan keine Einwendung erhoben, dagegen gefunden, dass die Verwaltung einerseits den Begebungskurs der für die zwangsweise Konversion erforderlichen Titres zu niedrig, andererseits den Begebungskurs für die freiwillige Konversion zu hoch angesetzt habe. Die Delegirten verwiesen darauf, dass der Plan zu einer Zeit entworfen wurde, wo die Konjunktur auf dem Markte noch nicht so günstig war wie jetzt, und erhoben deshalb auch keine Einwendung dagegen, dass man, den geänderten Verhältnissen entsprechend, eine Korrektur vornehme. Die Vertreter der Regierung sprachen weiter den Wunsch aus, dass ein Theil des Konversionsgewinnes für öffentliche Aufgaben, etwa für Zwecke des Landes Steiermark verwendet werde; sie proponirten, die Gesellschaft möge die Steierische Landesbahn Wieselsdorf-Stainz übernehmen, um das Land Steiermark zu entlasten; diese Linie ist nämlich passiv. Die Delegirten der Köflacher Bahn erklärten, die Proposition bedeute ein doppeltes Opfer, indem die Gesellschaft einerseits einen Theil des Konversionsgewinnes preisgebe, andererseits noch für das Betriebsdefizit dieser Bahn aufkommen solle; sie sprachen aber gleichwohl ihre Bereitwilligkeit aus, entweder die Eisenbahn Wieselsdorf-Stainz zu übernehmen oder, falls etwa das Land Steiermark die Linie auch weiterhin behalten wollte, der Regierung für beliebige Investitionen 200 000 fl. vom Konversionsgewinne zu überlassen. Nun kam die wichtigste Frage, das staatliche Einlösungsrecht, zur Besprechung. Die Regierung besitzt nur hinsichtlich der Linie Lieboch-Wies vom 8. September 1901 ab das konzessionsmässige Einlösungsrecht; in der Konzessionsurkunde für die Linie von Graz nach Köflach ist dagegen das staatliche Einlösungsrecht nicht normirt. Die Delegirten der Graz-Köflacher Bahn erklärten, die Einräumung des Einlösungsrechtes bedeute ein für die Regierung werthvolles Zugeständniss, welches die Gesellschaft wohl nicht ohne weiteres gewähren könne. Die Vertreter der Regierung nahmen anfangs den Standpunkt ein, das Einlösungsrecht des Staates lasse sich aus dem allgemeinen Konzessionsgesetze ableiten und auch auf eine Bahn anwenden, in deren Konzessionsurkunde nicht davon die Rede sei. Im weiteren Verlaufe ging man jedoch auf die Präzisirung des Einlösungstermines und der Einlösungsmodalitäten näher ein. Die Vertreter der Regierung sprachen zuerst den Wunsch aus, es möge für beide Linien der 8. September 1901 als Einlösungstermin festgestellt werden. Die Delegirten der Gesellschaft erklärten jedoch, hinsichtlich der Linie Graz-Köflach erst das Jahr 1906 als Einlösungsjahr annehmen zu können. Sollte die Regierung innerhalb der Jahre 1906 bis 1911 von der Einlösung Gebrauch machen, dann möge als Ablösungspreis der Reinertrag des letzten Jahres mit einem Zuschlage von 10 % gezahlt werden; von 1911 bis 1916 solle nur eine Aufzahlung von 5 % geleistet werden, von 1916 ab die Verstaatlichung auf Grund der übrigen 7- bezw. 5 jährigen Durchschnittsrechnung erfolgen. Dieser Vorschlag wurde von den Vertretern der Regierung abgelehnt. Nach längerer Diskussion wurde ein Kompromissvorschlag gemacht; danach solle die Regierung vom Jahre 1904 ab das Einlösungsrecht erhalten und in den Jahren 1904 bis 1909 einen 10 % Aufschlag, vom Jahre 1909 angefangen einen 5 % Zuschlag zum Reinertrage gewähren.

Am 29. April d. J. wurde in Wien die diesjährige (41.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 22 Aktionäre anwesend, welche 5 545 Aktien mit 1 109 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes hat das gesellschaftliche Unternehmen im Jahre 1896 sowohl beim Eisenbahnbetriebe, als auch beim Bergbaue im Voitsberg-Köflacher Reviere bessere Ergebnisse als im Vorjahre erzielt. Die Roheinnahmen der Bahn sind gegen das Vorjahr um 81 337,25 fl. gestiegen und erreichen die Gesammtsumme von 1 712 068,69 fl. Im Personenverkehre ist zwar ein Rückgang von 4 227 Personen zu verzeichnen, doch sind die Einnahmen aus diesem Verkehre um 2 114,57 fl. gestiegen. Der Güterverkehr ist um 386 185 q (Metercentner) gestiegen, und haben sich die Einnahmen aus demselben dementsprechend um 79 243,37 fl. erhöht. Bei den Kohlenwerken im Köflacher Reviere hat sich der Absatz von 2 761 q auf 3 131 q gehoben und die Betriebsergebnisse haben sich um 21 961,40 fl. gebessert. Der Betrieb der Werke im Wieser Reviere hat mit einem Verluste von 11 784,57 fl. (gegen einen Verlust von 8 456,75 fl. im Vorjahre) abgeschlossen, obwohl sich der Absatz aus diesem Reviere von 1 436 685 q auf 1 510 790 q gehoben hat. Die Kalkwerke weisen einen Ertrag von 11 923,60 (— 3 450,60) fl., die Glasfabrik einen Ertrag von 3 734,99 (+ 976,88) fl. aus. Um die Leistungsfähigkeit der Wieser Werke zu erhöhen, wurden beträchtliche Neuinvestitionen vorgenommen, deren Kosten durch Verkauf der noch im Besitz der Gesellschaft befindlichen 568 Stück Aktien gedeckt wurden, bei welchem Verkaufe ein in der Bilanz ausgewiesener Kursgewinn von 39 896 fl. erzielt wurde. Es wurde einstimmig beschlossen, von dem einschliesslich des Saldovortrages von 113 626 fl. sich auf 690 475 fl. belaufenden Reingewinne 20 120 fl. dem Reservefonds, 25 000 fl. der Reserve für neue Werksanlagen, 26 265 fl. als Tantième für den Verwaltungsrath und für die Direktion zuzuweisen, eine Dividende von 6,5 %, d. i. 13 fl. für die Aktie und 3 fl. für den Genussschein, zur Auszahlung zu bringen und 129 946 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Verwaltungsbericht wurde genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt; ferner wurde beschlossen, den bei obgedachtem Aktienverkaufe erzielten Kursgewinn von 39 896 fl. dem ordentlichen Reservefonds zuzuweisen.

Generalversammlung der Kaschau-Tornaer Lokalbahn.

Obengenannte Lokalbahn - Aktiengesellschaft hat am 4. d. Mts. in Budapest ihre diesjährige (7.) Generalversammlung abgehalten und den Bericht der Direktion über die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres zur Kenntniss genommen. Der Betriebsüberschuss beziffert sich auf 92 650 fl., über dessen Verwendung folgendes beschlossen wurde: Zur Ausloosung von 11 Stück Prioritätsaktien wurden 2 200 fl. benöthigt, an die Direktion und den Aufsichtsrath sind 2 400 fl. zu zahlen, auf 8 582 Stück Prioritätsaktien à 10 fl. sind 85 820 fl. Dividende zu verwenden und der Rest von 2 230 fl. ist auf Rechnung des Jahres 1897 zu übertragen.

Der Bericht resumirt auch die Erträgnisse und die bezahlten Dividenden in den früheren Jahren und ist demselben zu entnehmen, dass seit dem Jahre 1891 sowohl das Erträgniss als auch die Dividende fortgesetzt gestiegen ist.

Reichenberg-Gablonzer Eisenbahn.

Die Aktionäre dieser Eisenbahn hielten am 8. d. Mts. ihre (8.) ordentliche Generalversammlung ab. Dem über die Betriebsergebnisse des Jahres 1896 erstatteten Berichte ist folgendes zu entnehmen. Im abgelaufenen Betriebsjahre wurden auf den Gesellschaftslinien befördert rund 720 000 Personen und 168 000 t Güter gegen 733 000 Personen und 159 000 t Güter im Jahre 1895. Die Roheinnahmen des Betriebes betrugen bei der Hauptlinie Reichenberg - Gablonz - Tannwald (gegen Bezahlung eines jährlichen Pauschales an die betriebführende Südnorddeutsche Verbindungsbahn) 344 815 fl., bei der Kamnitzthalbahn (mit Vergütung der Betriebsselbstkosten an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn) 19 149 fl., zusammen sohin 363 964 fl. gegen 360 659 fl. im Jahre 1895. Die Betriebsausgaben für 1896 bezifferten sich bei der Hauptlinie auf 144 087 fl., bei der Flügelbahn auf 23 279 fl., zusammen somit auf 167 367 fl. gegen 172 596 fl. im Vorjahre, d. i. 45,98 % der Roheinnahme gegen 47,86 % im Jahre 1895. Es ergibt sich sohin eine kleine Zunahme der Einnahmen und eine geringe Verminderung der Ausgaben gegenüber dem Vorjahre, und es verbleibt für 1896 ein Reinertrag von 196 597 fl. gegen 188 063 fl. im Jahre 1895. Auf der Kamnitzthalbahn wird für das abgelaufene Jahr abermals eine Verminderung der Einnahmen bei gleichzeitiger Verminderung der Ausgaben festgestellt; es beträgt der Betriebsabgang 4 130 fl. gegen 6 927 fl. im Vorjahre. Dieses Betriebsdefizit muss die Hauptlinie tragen. Der Bericht hebt hervor, dass in dieser — nur über das dringende von der Regierung unterstützte Verlangen der Anwohner — erbauten Strecke hauptsächlich der Grund der verminderten Rentabilität des Gesellschaftsunternehmens zu suchen ist. Wie weiter mitgetheilt wird, lassen die Einnahmen des laufenden Jahres viel zu wünschen übrig. Ungünstiges Wetter hinderte den Personenverkehr, und die wenig erfreuliche Lage der Textilindustrie wie der Wechsel in der Zollpolitik Amerikas, der für die Glas- und Gürtlerindustrie von einschneidender Bedeutung ist, machten sich in einer Verringerung des Waarenverkehrs auf den gesellschaftlichen Linien geltend. Unter den obwaltenden Umständen sehe sich der Verwaltungsrath veranlasst, der Generalversammlung zu empfehlen, ausser den an die Prioritätsaktien zu zahlenden 5 % eine Dividende an die Stammaktien Lit. A nicht auszuzahlen. Der Verwaltungsrath macht weiter Mittheilung von für mehrfache im Jahre 1895 ausgeführte Erweiterungsbauten, Fahrpark- und Inventarvermehrungen gemachten Auslagen im Betrage von 31 345 fl. Der Verwaltungsrath hofft, dass der Einfluss des Anschlusses der Gesellschaftslinien an das Preussische Staatsbahnnetz, durch Ausbau der Linien Tannwald - Reichsgrenze, ein sehr günstiger sein werde. Endlich wird noch von dem bevorstehenden Anschlusse der Aussig - Teplitzer Bahn an die gesellschaftliche Linie in Reichenberg Mittheilung gemacht. Der Bericht wurde zur Kenntniss genommen und nach Entgegennahme des Revisionsberichtes dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. In derselben Weise erfolgte die Annahme des Antrages des Verwaltungsrathes, die Kosten der oben angeführten Erweiterungsbauten im Betrage von 31 345 fl. durch Ausgabe von neuen Titres bei Gelegenheit einer grösseren Emission und bis dahin vorläufig durch Aufnahme einer schwebenden Schuld zu decken. Der für 1896 erzielte Reingewinn beträgt einschliesslich des Gewinnübertrages von 18 740 fl. aus dem Vorjahre 76 322 fl., über dessen Verwendung der Verwaltungsrath beantragt: zur Zahlung von 5 % Zinsen für 1 045 800 fl. Prioritätsaktien 52 290 fl. zu bestimmen und den sohin resultirenden Rest von 24 032 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Es soll der Kupon der Prioritätsaktien ab 1. Juli d. J. mit 10 fl. eingelöst werden, während auf die Stammaktien Lit. A und Lit. B sowie auf die Genussscheine für verlooste Prioritätsaktien eine Dividende nicht zu entfallen habe. Der Vorsitzende bemerkt zu diesem Antrage: Der Verwaltungsrath verhehle sich nicht, dass den Aktionären hiermit ein Opfer auferlegt werde, aber angesichts der grossen Anforderungen, welche in Bezug auf Investitionen an die Gesellschaft gestellt werden, und mit Rücksicht darauf, dass wegen der in Aussicht stehenden Erweiterung des Gesellschaftsnetzes mobile Mittel verfügbar sein müssen, sowie auf die unerfreuliche Gestaltung der Betriebseinnahmen im laufenden Jahre sei die Verzichtleistung auf die Verzinsung der Stammaktien als ein Akt der Vorsicht geboten. Auch hoffe der Verwaltungsrath, dass die Regierung die Gesellschaft mit Rücksicht auf die Opfer, welche diese durch den Bau der wenig rentablen Kamnitzthalbahn bringe, in ihren weiteren Maassnahmen unterstützen werde. Der Antrag wurde hierauf ohne Diskussion angenommen.

Der Verkehr in der Hafenstadt Fiume.

Die Regierung und die maassgebenden Faktoren sind bemüht, alle jene Hilfsmittel zu schaffen, welche geeignet sind die Aktion des Seeplatzes Fiume in verkehrs- und handelspolitischer Beziehung zu erweitern bezw. emporzubringen. Was zunächst die Verkehrsverdichtung anbelangt, ist diese nur zu erreichen durch vermehrte und verbesserte Land- und Seeverbindungen im Vereine mit der die Wirkung derselben eigentlich zum Ausdruck bringenden Tarifpolitik. Die Position Fiumes ist in dieser Beziehung günstig, als die seinen eigentlichen Verkehrsbereich umfassenden Schienenwege, da sie unter der Staatsverwaltung stehen, eine freiere, unabhängigere Bewegung ermöglichen. Der Einfluss dieser günstigen Konstellation offenbart sich in dem rapiden Wachsthum des Durchzugverkehrs während der letzten Jahre, wobei aber eine fortwährende Nachhilfe nöthig ist, um die Vorwärtsbewegung sicherzustellen und jede Verkehrsablenkung hintanzuhalten. Es bedingt dies den Bau neuer Ergänzungs- und Abkürzungslinien, unter welchen diejenige von Agram nach Karlstadt obenan steht, weil durch dieselbe Fiume mit den südwestlichen Gebieten in einen engeren, den Wettbewerb theilweise paralysirenden Kontakt gebracht wird, was um so nöthiger wird, weil vermöge der bestehenden und in Ausführung begriffenen Bahnlinien nach den Dalmatinischen Häfen Bosnien und Herzegowina, deren Verkehr bis nun grösstentheils auf Fiume gravitirte, diese Güterbewegung sonst nach und nach abziehen.

Bezüglich der lokalen Institutionen unter denen die öffentlichen Lagerhäuser einen hervorragenden Platz einnehmen, ist zu bemerken, dass der schnell heranwachsende Verkehr grössere Lagerhäuser bezw. Lagerräume erheischt als die jetzt vorhandenen, weshalb die Erweiterungsbauten möglichst rasch durchgeführt werden müssen. Ein Theil der öffentlichen Lagerhäuser steht dort unter privater Verwaltung, hier wird jedoch eine Aenderung platzgreifen. Die Regierung wird einen grösseren Einfluss als bisher üben und den Fiumaner Handels- und Rhederkreisen Gelegenheit geben, sich an der Verwaltung der Lagerhäuser zu betheiligen.

Behufs weiterer Verkehrshebung erweist sich eine Erleichterung der Hafengebühren als nothwendig. Ein diesbezüglicher Gesetzentwurf wird eben seitens der Regierung ausgearbeitet. Bei dem lebhaften Wechselverkehr, den Fiume mit den küstenländischen Gebieten und Italien aufrecht hält, ist dann eine steigende Betheiligung dieses Hafens an dem betreffenden Güteraustausche zu gewärtigen.

Die Regierung Ungarns geht ernstlich daran, den Seehafen auf die steigenden Anforderungen der Neuzeit emporzubringen und sind gegründete Aussichten vorhanden, dass dieses Ziel in nicht allzu langer Zeit erreicht werden dürfte.

Aus Sachsen.

Pfingstverkehr auf den Sächsischen Staatsbahnen.

Die enorme Anschwellung des Personenverkehrs, welche auf den Sächsischen Staatsbahnen zu Festzeiten einzutreten pflegt, macht sich in den Frequenzergebnissen des vergangenen Pfingstfestes wieder in besonderem Grade geltend. Danach wurden während der Pfingsttage — vom 4. bis 8. d. Mts. — insgesammt 973 392 Stück Fahrkarten verkauft. 581 324 Karten hiervon waren Rückfahrkarten, so dass — wenn man hierfür je 2 Fahrten in Ansatz bringt — im ganzen 1 556 246 Fahrten innerhalb des gedachten Zeitraumes auf den Sächsischen Staatsbahnen zurückgelegt wurden.

Vereinnahmt wurden für sämmtliche Karten 1 321 680 ℳ.; der Durchschnittsertrag einer Fahrt stellt sich mithin auf 85 ₰.

Schmalspurbahnnetz Sachsens.

Das Sächsische Schmalspurbahnnetz wird in der nächsten Zeit wiederum eine Ausdehnung erfahren. In diesem Monat soll die Linie Wilzschhaus-Carlsfeld — 7,3 km lang — und im Juli die Linie Mulda-Sayda — 15,5 km lang — dem Betriebe übergeben werden. Nach Hinzutritt dieser beiden Strecken, von denen die zuerst gedachte an die Linie Chemnitz - Aue - Adorf, die zuletzt erwähnte an die Linie Nossen - Freiberg - Bienenmühle Anschluss erhalten wird, wird das Gesammtnetz der Sächsischen Schmalspurbahnen 342,8 km umfassen.

Eine Verminderung erfuhr das Sächsische Schmalspurbahnnetz insofern, als die schmalspurige Linie Klotzsche-Königsbrück — 15,5 km lang — in eine normalspurige Eisenbahn umgebaut wurde.

Verein und Hilfskasse Deutscher Lokomotivführer.

Der Verein und die Hilfskasse Deutscher Lokomotivführer hielt in den Tagen vom 13. bis 16. d. Mts. in Chemnitz die 13. Generalversammlung ab. Die Vereinigung, welche vor 31 Jahren in Ludwigshafen a/Rh. gegründet wurde, erstreckt sich über ganz Deutschland sowie über einen Theil von Oesterreich mit Tirol und der Schweiz. Die Mitgliederzahl betrug Ende 1896 10 848.

Aus Russland.

Windau, der Europäische Exporthafen der grossen Sibirischen Bahn.

Es ist im „Archiv für Eisenbahnwesen“, Jahrg. 1896 S. 488 ff. mit Recht darauf ausführlich hingewiesen worden, wie in Russland neben der Verstaatlichung der Bahnen eine zweite Bewegung beobachtet werden kann, nämlich die Zusammenziehung verschiedener Privatbahnen zu grossen Bahnbezirken bezw. die Ertheilung der Genehmigung zum Bau verhältnissmässig grosser Bahnen an bereits bestehende kurze Bahnen, wodurch diese gleichfalls zu grossen Komplexen ausgestaltet werden. Hierdurch ist es denn im Laufe der letzten Jahre dazu gekommen, dass die kleinen Privatbahnen von der Eisenbahnkarte Russlands verschwunden sind und sich gegenwärtig der Staat einerseits und etwa 7 grosse oder grössere Gesellschaften andererseits in den Besitz des gesammten Eisenbahnnetzes theilen. Ja, es macht fast den Eindruck, als versuchen die bestehenden Privatbahnen ihre Existenz durch den Bau neuer Linien, d. h. durch die Ausgestaltung ihres Unternehmens zu sichern.

Zu den auf solche Weise entstandenen grossen Bahnkomplexen gehören:

1.	die Moskau-Kiew-Woronesh Eisenbahngesellschaft mit rund	1 900 Werst
2.	die Moskau-Rjäsan-Kasan Eisenbahngesellschaft mit rund	978 „
3.	die Rjäsan - Uralsk Eisenbahngesellschaft mit rund	2 400 „
4.	die Südostbahngesellschaft mit rund	2 500 „
5.	die Moskau - Jaroslaw - Archangel Eisenbahngesellschaft mit rund	1 700 „
6.	die Wladikawkas Eisenbahngesellschaft mit rund	2 200 „

Gegenwärtig tritt als siebente derartige Gesellschaft die Rybinsk-Bologoje Eisenbahngesellschaft hinzu. Sie hat zunächst durch den Allerhöchsten Befehl vom 4. Juni 1895 die Genehmigung erhalten, ihre 280 Werst lange Bahn von der Endstation Bologoje über Walden, Staraja-Russa und Porchow bis Pskow — Station der St. Petersburg-Warschauer und Pskow-Rigaer Bahnen — zu verlängern, wodurch 332 Werst hinzutreten. Ferner ist der Gesellschaft am 1. Juli 1895 die schmalspurige Nowgoroder Bahn, 157 Werst, die von Tschudowo (Station der Nikolaibahn) nach Staraja-Russa (zukünftige Station der Rybinsker Bahn) führt, verpachtet, so dass nach Eröffnung der Strecke Bologoje-Pskow die Gesellschaft 769 Werst verwalten wird.

Soweit wäre an dem Vorgehen der Gesellschaft noch nichts besonders bemerkenswerthes, wenn nicht durch dasselbe eine zweite Frage, nämlich der Ausbau des Hafens von Windau, aufgerollt worden wäre.

Russland hat ja bekanntlich sehr ausgedehnte und langgestreckte, maritime Grenzen und dennoch ist es ausserordentlich arm an Hafenplätzen, die der Schifffahrt für eine längere Zeit im Jahre bequem zugänglich sind. Abgesehen von den Häfen am Schwarzen und Asowschen Meere kommen in dieser Beziehung nur noch die Häfen des Baltischen Meeres in Frage und unter diesen in ganz hervorragendem Maasse der bisher unbeachtet gebliebene Hafen von Windau. Warum aber der Hafen bisher unbeachtet geblieben ist und warum man für den Ausbau desselben kein Geld verfügbar hatte, darüber schweigt im allgemeinen die Presse, nur vereinzelt werden Stimmen laut, die diese auffallende Erscheinung auf Erwägungen militärischer Natur zurückführen. Nachdem jedoch Libau zu einem Kriegshafen ausgebaut wird, so wird voraussichtlich der Handelshafen dadurch ungünstig beeinflusst werden, weshalb Ersatz noth thut und diesen Ersatz soll Windau bieten, ein Hafen, der Libau in jeder Beziehung in den Schatten stellt, zu dessen Ausrüstung und zum Schutze seiner Einfahrt gegen Verflachung nur ein Kostenaufwand von 4 Millionen Rubel erforderlich ist. Die Rybinsker Eisenbahngesellschaft hat nun mit scharfem Blick die Bedeutung des Hafens erkannt, nicht nur im allgemeinen Interesse, sondern speziell im eigensten Interesse ihrer Gesellschaft und hat daher ausser dem Bau der Strecke Bologoje-Pskow, auch die Strecke Tuckum-Windau (etwa 50 Werst) zu bauen übernommen und wird nunmehr in der Lage sein von Rybinsk, dem wichtigsten Getreideplatz an der Wolga, auf direktem Wege Riga und über Riga und Tuckum Windau (etwa 110 Werst) zu erreichen, wodurch beide Hafenplätze wesentlich an Bedeutung gewinnen werden und vor allem dem Getreidehandel an der Wolga der grosse Dienst geleistet wird, nicht während durchschnittlich 5 Monate durch die Eisverhältnisse des Petersburger Hafens zur Unthätigkeit verurtheilt zu sein.

Aber die Gesellschaft hat es bei dieser verhältnissmässig nicht grossen Erweiterung nicht bewenden lassen, der Stein war ins Rollen gekommen, dessen Endziel die Erreichung des Windauer Hafens ist und um die Mittel für den Ausbau desselben flüssig machen zu können und um die erforderlichen Einnahmen speziell mit dem Hafen zu erzielen, um eine Verzinsung und Tilgung des aufzuwendenden Kapitals zu sichern, müssen grössere Interessen mit der Ausrüstung des Hafens verbunden werden, als diese durch die Verbindung von Rybinsk mit Windau vertreten werden.

Die Rybinsker Eisenbahngesellschaft fand dieselben in einer direkten Verbindung Moskau-Windau und zwar war ursprünglich an eine direkte via Riga gedacht, um von hier auf der zum Theil bereits bestehenden Riga-Tuckumer, zum Theil auf der zum Bau genehmigten Tuckum-Windauer Bahn dem Hafen von Windau Transporte zuzuführen. Im Laufe der Verhandlungen trat aber ein neues Projekt an die Stelle des ersten, nämlich Moskau-Stockmannshof (Station der Riga-Dwinskbahn).

Die Gütermassen würden hiernach zu dem das ganze Jahr hindurch offenen Hafen auch aus dem Moskauer und den dahinter belegenen Gebieten auf bedeutend verkürztem Wege Zugang haben und ebenso über diesen Hafen in jene Gebiete importirt werden können. Dieser Weg würde über Riga nach Windau führen und auch Riga würde, dank einer solchen Verkehrserleichterung und Verkehrserweiterung durch Erschliessung neuer, bisher vom Schienenstrang nicht berührter Gegenden, gewiss grossen Nutzen ziehen können. — Jenes neueste Projekt nimmt aber noch eine weitere Vervollkommnung im Sinne der Bestrebungen der Rybinsker Gesellschaft in Aussicht, nämlich eine direkte Verbindung Moskau-Windau durch Abzweigung der Linie bei Stockmannshof über die Düna weiter durch Kurland, mit Berührung der Städte Jakobstadt, Friedrichstadt, Bauske, Mitau nach Tuckum. — Diese Linie lässt hiernach Riga abseits liegen und Windau erhält, mit Umgehung Rigas, eine gänzlich unabhängige Stellung. Allerdings bleibt nicht zu übersehen, dass die Vereinigungsstation Stockmannshof rund 100 Werst von Riga und mindestens 150 Werst von Windau entfernt sein würde, während die Strecke Stockmannshof-Riga-Windau etwa 200 Werst lang wäre.

Wie die Dinge z. Zt. liegen, so ist von der Regierung bereits der Beschluss dahin gefasst worden, den Bau der Linie Moskau-Windau (via Stockmannshof, Riga, Tuckum) zu bestätigen, einstweilen, da die Rybinsker Gesellschaft zugleich gehalten worden ist, eine voraussichtlich unrentabele Zweiglinie von Luga zur Moskauer Bahn zu bauen, den Bau der Zwischenlinie Stockmannshof-Tuckum nicht in Angriff zu nehmen, zur Ausführung derselben jedoch die Rybinsker Gesellschaft auf das erste Verlangen der Staatsregierung zu verpflichten. Die zum Windauer Hafenbau von derselben Gesellschaft zu verwendenden 4 Millionen sollen allmählich durch Ueberlassung der Schiffsabgaben von den ein- und ausgehenden Waaren an sie gedeckt werden.

Die Entfernung Moskau - Stockmannshof beträgt rund 650 Werst.

Wenn damit in zusammengedrängter Form kurz ein Ueberblick über die Projekte der Rybinsker Eisenbahngesellschaft gegeben worden ist, die bereits prinzipiell die Genehmigung der Staatsregierung gefunden haben, so ist damit die eigentliche Bedeutung und die grosse Tragweite dieser Projekte noch nicht berührt, denn diese liegt in eminentem Sinne in der Bedeutung **Windaus als Hafenplatz für die Güter der grossen Sibirischen Bahn.**

Sobald die projektirte Linie Moskau-Stockmannshof hergestellt worden ist, wird der nächste z. Zt. befahrbare Weg aus Sibirien über Ufa-Ssamara-Rjäschsk-Smolensk führen, allein wie bekannt, ist bereits die Linie Perm-Wjätka im Bau und Wjätka-Nishni-Nowgorod oder Kostroma können nicht mehr lange auf sich warten lassen. Ist diese kurze Strecke von kaum mehr als etwa 350 Werst erbaut, so führt der nächste Weg an den Europäischen Exporthafen aus Sibirien über Tscheljabinsk-Jekaterinenburg - Perm -Wjätka - Moskau-Stockmannshof-Riga-Windau. In der Abkürzung des direkten Weges von Sibirien nach dem Hafenplatz liegt die Hauptbedeutung des Projektes, das zweifellos von sehr grosser Tragweite für die gesammte Entwickelung des Verkehrs von Sibirien her werden wird. Ausserdem wird aber auch allem Anscheine nach damit der erbitterte Kampf, den Moskau und Petersburg um die Leitung des Sibirischen Verkehrs seit dem Tage geführt haben, an dem der Grundstein zum Bau der Bahn in Wladiwostock von dem jetzt regierenden Kaiser gelegt worden ist, zu vorläufigem Abschluss gebracht. Moskau ist zweifellos als Siegerin aus diesem Kampfe hervorgegangen, sobald die projektirten Bahnen, woran gar nicht mehr zu zweifeln ist, gebaut werden.

Mit schlecht verhohlenem Missmuth meinen Petersburger Stimmen, dass die Eisenbahnen Moskau zum künftigen Centrum von Russland machen. Thatsächlich ist es Moskau aber in kommerzieller Beziehung schon jetzt, und könnte nur an seiner Bedeutung einbüssen, wenn Petersburg bessere Verbindungen mit Sibirien erhielte und demselben damit die Möglichkeit gegeben wäre, Moskau als Stapelplatz für Sibirien zu vernichten. Dass Moskau eine centrale Stellung einnimmt, geht auch schon aus den Eisenbahnverbindungen hervor; heute schliessen sich bereits an Moskau die Nikolaibahn, die Moskau-Jarosslaw-Archangeler, die Moskau-Nishni-Nowgoroder, die Moskau-Kasaner, die Moskau-Kursker und die Moskau-Brester Bahn, bald

kommen noch die Linien Moskau-Powenez und Moskau-Kaluga-Kiew hinzu, sodass im ganzen 8 solcher Bahnen da sein werden. Die Rybinsker Gesellschaft wird jetzt noch eine neunte — die Moskau-Windauer — erbauen.

Schon äusserlich betrachtet liegt Moskau im Centrum des Verkehrs, zu dem so viele Fäden führen.

Wenn man übrigens besonderen Ton auf den Getreideverkehr von Sibirien her legt, so scheint das nicht zutreffend zu sein, denn die Spezialkommission, welche im Jahre 1895 eine ökonomische Enquete des Rayons Wjätka-Perm und Westsibiriens vornahm, gibt an, dass in den Jahren 1892 und 1893 der verkäufliche Ueberschuss an Getreide 9—12000000 Pud pro Jahr betrug. Es fragt sich nun, in welchem Maasse dieser Ueberschuss wachsen und mit welcher Ziffer er seine äusserste Grenze erreicht haben wird. Die Antworten auf diese Fragen geben gleichfalls die Arbeiten der Spezialkommission. Sie führt nämlich aus, dass die verkäuflichen Getreideüberschüsse Westsibiriens nach 15 bis 20 Jahren unter günstigen Umständen mit 90000000 Pud das Maximum erreicht haben müssen. Diese gewaltige Ziffer schrumpft jedoch in ihrer Bedeutung zusammen, wenn man ihr die Ziffern des Getreideexports für das ökonomische Jahr 1893/94 entgegenstellt. In diesem Jahr betrug der Gesammtexport des Europäischen Russlands in allen Getreidearten 600000000 Pud und allein in Weizen 200000000 Pud. Die Ziffer von 90000000 Pud verliert aber noch mehr an Bedeutung, wenn man berücksichtigt, dass die Differenz zwischen einer Misserute und einem normalen Jahr im Europäischen Russland annähernd 100000000 Pud beträgt. Die Rolle, welche das Sibirische Getreide auf dem Weltmarkt spielen kann, ist mithin eine geringere, als man vermuthet, jedenfalls kommt sie nicht der gleich, welche einer guten Ernte im Europäischen Russland zufällt.

Wenn hiernach auch kaum zu erwarten steht, dass das Sibirische Getreide eine wesentliche Konkurrenz dem Russischen Getreide machen wird, so liefert es immerhin den Eisenbahnen für die Zukunft voraussichtlich 90000000 Pud an Getreide zum Transport, dabei ist Getreide nur e i n Artikel und wird möglicherweise nicht einmal immer der grösste sein.

Aus allem lässt sich aber wohl erkennen, von wie grosser Bedeutung die Frage ist, welchem Hafen diese Güter zugeführt werden und auf welchem Wege dies geschehen wird.

Zum Bau genehmigte Bahnen.

Beim Eisenbahndepartement des Ministeriums der Verkehrsanstalten besteht eine ständige Kommission, deren Aufgabe es ist, die eingereichten Projekte zu prüfen und dieselben gegebenenfalls zu genehmigen beziehungsweise zur Genehmigung dem Minister usw. vorzulegen. Neuerdings haben die nachfolgenden 4 Projekte diese Kommission beschäftigt, nämlich: 1. von Batum bis zur Anfahrt am Fluss Tschorocha — eine schmalspurige Zweigbahn in einer Ausdehnung von etwa 10 Werst; 2. vom Kirchhof Jushawinja, Kreis Kirssanow, Gouvernement Tambow, bis zur Station Krassnoslobodsk der Ssaratower Linie, in einer Ausdehnung von 40 Werst; 3. die Verlängerung der Irinowkalinie von der Panfilowstrasse in Gross-Ochta am Newaufer bis zur Alexanderbrücke in einer Ausdehnung von 4 Werst und 4. von Popassnaja bis Nikitowka in einer Ausdehnung von 43 Werst mit gleichzeitiger Verstärkung einiger bestehenden Linien des Donezbassins. Von den vier aufgezählten Projekten hat das letzte die grösste Bedeutung.

Es wurde beschlossen, den Bau der neuen Linie von Popassnaja bis Nikitowka mit doppeltem Geleise, sowie die Legung eines zweiten Geleises auf den bestehenden Linien zwischen Chazepetowka, Debalzewo und Popassnaja der Gesellschaft der Südostbahnen zu überlassen, während auf der Distanz Nikitowka-Chazepetowka das zweite Geleise für Rechnung der Krone zu legen ist. Die projektirte Zweigbahn von Batum bis zur Anfahrt Kopandibi am Flusse Tschorocha wurde ebenfalls genehmigt, während über die beiden anderen Projekte noch nichts Definitives beschlossen worden ist.

Ebenso ist die Frage des Baues einer Eisenbahn von Moskau nach Kimry (Gouvernement Twer) im bejahenden Sinne entschieden. Den Bau wird die Gesellschaft der Jarosslaw'schen Eisenbahn übernehmen.

Aus Italien.

Neue Expresszugverbindungen.

Zwischen B u d a p e s t und R o m wurde eine neue, wöchentlich zweimalige Expresszugverbindung über Fiume-Ankona in der Weise eingerichtet, dass Montag und Donnerstag früh von Budapest Expresszüge nach Fiume abgehen, von wo die Reisenden direkt mit Eildampfern nach Ankona übergesetzt werden, um dort jeden Dienstag und Freitag früh den Schnellzug 79 nach Rom (Ankona ab 7.00, Rom an 2.50) zu erreichen. In der Gegenrichtung gehen von Ankona nach Ankunft des Zuges 82 (Rom ab 12.00, Ankona an 7.35) jeden Mittwoch und Sonnabend Dampfer nach Fiume ab, wo sie Donnerstag und Sonntag früh den Anschluss an die nach Budapest abfahrenden Expresszüge finden.

Die Adriatischen Bahnen haben ihre Betheiligung an dem N o r d - S ü d e x p r e s s (Berlin-Verona und Rom-Neapel über den Brenner) abgelehnt, und dies wahrscheinlich aus dem Grunde, weil die projektirten Verkehrszeiten für ihre wichtigsten Stationen Bologna und Florenz ungünstige seien, d. h mitten in die Nacht zu fallen hätten, und weil ihr auf eine Verlegung des Fahrplans der Züge um 12 Stunden zielender Antrag von den betheiligten Verwaltungen wegen der Anschlüsse in Berlin abgelehnt wurde.

Der Italienische Minister der öffentlichen Arbeiten, dem die Verwirklichung der von ihm in seiner Programmrede verheissenen Expresszugverbindungen mit den grössten Centren Europas sehr am Herzen liegt, hat daraufhin den Adriatischen Bahnen erklärt, dass er mit allen Kräften auf die Einführung des Nord-Südexpresszuges dringen werde, und wenn auf der Weigerung beharrt würde, wäre er gezwungen, den Zug über Verona-Modena-Parma-Sarzana nach Rom gehen zu lassen. Auf diese energische Intervention hin einigten sich die betheiligten Eisenbahnverwaltungen, die Angelegenheit in der in Christiania Mitte Juni tagenden Winterfahrplan-Konferenz nochmals zu besprechen.

In der gleichen Konferenz sollen auch die Verhandlungen über die Einrichtung eines Luxuszuges P a r i s - R o m über den Mont Cenis zur Sprache kommen.

Der über den Gotthard, zwischen B e r l i n und O s t e n d e einerseits und M a i l a n d andererseits projektirte Expresszug hat sichere Aussicht, mit 1. November d. J. verwirklicht zu werden; in der zweiten Hälfte des Monats Juli d. J. soll in Brüssel eine Konferenz zur Durchberathung des mit der Schlafwagengesellschaft über die Einrichtung dieses Zuges zu schliessenden Vertrages zusammentreten.

Betriebseröffnung.

Am 16. Mai d. J. wurde die Theilstrecke Rezzato-Tormini der schmalspurigen Lokalbahn Rezzato-Vobarno dem Betriebe übergeben.

Linie Santo Stefano-Sarzana.

Unvorhergesehene Schwierigkeiten, die in allerletzter Zeit zu Tage getreten sind, haben den Bau dieser Strecke so sehr verzögert, dass erst am 19. Mai eine provisorische Begehung der Linie stattfinden konnte, und man erst im Verlaufe des Monats Juni, statt April, wie in Nr. 17 S. 147 d. Ztg. berichtet wurde, an die Eröffnung dieser Abkürzungslinie denken kann. Die Mittelmeerbahn trägt sich mit dem Projekte, nach der Eröffnung der Strecke neue Eilzüge zwischen Mailand und Rom über die kürzere Linie Piacenza-Parma-Sarzana mit einer Fahrzeit von 12 Stunden einzustellen, und so den schwierigeren Apenninenübergang bei Ronco Scrivia und die Station Genua, wo die Verkehrsverhältnisse wegen Raummangel sehr schwierige sind, zu vermeiden.

Gesellschaft für die Nord-Mailändischen Bahnen.

In der im April d. J. in Mailand abgehaltenen Generalversammlung dieser Bahn, die wohl die bedeutendste Nebenbahn Italiens ist, wurde der Rechenschaftsbericht für das Betriebsjahr 1896 genehmigt. Der Betrieb ergab folgende finanzielle Resultate: Einnahmen 3617010 L. (+ 214782 L. gegen 1895), Ausgaben 2713173 (+ 123189) L., mithin Ueberschuss 903837 L., der es erlaubte, auf die 23889 Vorzugsaktien eine Dividende von 4 % oder 20 L., und auf die 16000 gewöhnlichen Aktien eine solche von 3,6 % oder 18 L. zu zahlen.

Diese Gesellschaft hat im Besitze und Betriebe die Linien Mailand-Varese-Laveno, Mailand-Saronno-Como, Mailand-Erba, S. Pietro-Camnago; ferner führt dieselbe den Betrieb der Linie Seregno-Saronno-Novara, welche einer anderen Gesellschaft angehört. Das gesammte Netz der Nord-Mailändischen Bahnen hat eine Länge von 215 km. Da diese Bahn vorzugsweise dem Personenverkehr dient, besteht bei ihr das eigenthümliche Verhältniss, dass sie 460 Personenwagen gegen nur 200 Güterwagen besitzt; sie hat gegenwärtig 48 Lokomotiven im Dienst. Die Nord-Mailändischen Bahnen haben 900 Angestellte, denen sie 830000 L. an Bezüge auszahlen.

Bücherschau.

Almanach der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen. Der XVIII. Jahrgang dieses Almanachs ist soeben erschienen. Vermöge seines reichen, instruktiven, fast alle Zweige des Staatsbahnorganismus umfassenden Inhaltes wird der Almanach nicht nur von den Organen der Oesterreichischen Staatsbahnen zu dienst-

lichen Zwecken benützt, sondern auch von Interessenten der Staatsbahnen als ein unentbehrliches Nachschlagebuch verwendet. Das Jahrbuch enthält einen vollständigen Schematismus der Staatsbeamten des Eisenbahnministeriums, der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, dann der Staatseisenbahnbediensteten, des Central- und Exekutivdienstes der Staatsbahnen, ein Verzeichniss der Staatsbehörden für das Eisenbahnwesen, eine Uebersicht der den Staatsbahndirektionen zugewiesenen Strecken, ein alphabetisches Stationsverzeichniss der Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Bahnen u. a. Der Almanach ist auch dieses Jahr in vergrössertem Formate und eleganter Ausstattung zur Ausgabe gelangt. Das Reinerträgniss dieses Buches ist wie bisher der Unterstützung in Nothlage gerathener Bediensteter, deren Wittwen und Waisen gewidmet.

Das **Patentgesetz** vom 7. April 1891 und das **Gesetz, betreffend den Schutz von Gebrauchsmustern,** vom 1. Juni 1891 mit Ausführungsvorschriften, erläuternden Anmerkungen und Sachregister. Herausgegeben von K. Wandel, Rechtsanwalt am Landgericht in Essen. 2. Auflage. Berlin 1897. Verlag von Franz Vahlen. Preis 1 ℳ.

Die **Rechtsurkunden der Oesterreichischen Eisenbahnen.** Sammlung der die Oesterreichischen Eisenbahnen betreffenden Spezialgesetze, Konzessions- und sonstigen Rechtsurkunden. Von Dr. Rudolf Schuster Edler von Bonnott und Dr. August Weeber. Heft 23. A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

Dieses Werk stellt sich die Aufgabe, sämmtliche die einzelnen Oesterreichischen Eisenbahnen betreffenden grundlegenden Gesetze, Konzessionsurkunden, Protokolle, Ministerialerlässe usw., soweit dieselben zur Zeit seines Erscheinens noch in Geltung sind, in möglichster Vollständigkeit mit ihrem authentischen Texte wörtlich zum Abdrucke zu bringen. Ausserdem sollen zahlreiche Anmerkungen dort, wo es zur Erläuterung einzelner Bestimmungen erforderlich erscheint, Mittheilungen historischen Inhalts sowie auch Daten über sonst bemerkenswerthe thatsächliche Verhältnisse in gedrängter Kürze zur Darstellung bringen. Was die Anordnung des Stoffes betrifft, so werden zuerst die K. K. Staatsbahnen, hierauf die gemeinsamen Oesterreichisch-Ungarischen, dann die älteren Oesterreichischen Privateisenbahnen und zuletzt die selbständigen Lokalbahnen behandelt werden. Das Werk entspricht einer dringenden Nothwendigkeit, welche das betheiligte Publikum seit Jahren empfunden hat, gegenüber den Schwierigkeiten, das zerstreute Gesetzmaterial der Oesterreichischen Eisenbahn-Rechtsurkunden im Falle des Bedarfs zusammen zu finden. In dieser Sammlung wird nunmehr alles in vollständiger, systematischer und authentischer Form geboten und durch schätzenswerthe Daten kommentirt.

Die transatlantischen Schnelldampfer, die Gefahren der Seereise und die Rettungsmittel der Seeschiffe. Nebst einer ausführlichen Antwort auf die Frage: Warum versteht man bei uns im Binnenlande so wenig vom Seewesen. 40 Bogen kl. 8°. Broschirt 6 ℳ. Leipzig, Verlag von Fr. Wilh. Grunow.

Elektrische Fernschnellbahnen der Zukunft. Populäre volkswirthschaftliche Eisenbahnskizze von Max Schiemann. Mit 6 Holzschnitten und 1 lithographirten Tafel. Leipzig, Verlag von Oscar Leiner.

Wir behalten uns vor, dies kleine Werkchen einer eingehenden Besprechung zu unterziehen.

Katechismus der Dampfkessel, Dampfmaschinen und anderer Wärmemotoren von Th. Schwartze. Sechste, vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 284 Text- und 13 Tafeln Abbildungen. In Original-Leinenband 4,50 ℳ. Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

Wenn ein Lehr- und Nachschlagebuch schon in 6. Auflage erscheint, so liegt wohl bereits in diesem Umstande äusserlicher Natur der beste Beweis, dass ein solches Werk in der Gunst seines Publikums sich eine gesicherte Stellung errungen hat. Der in der Theorie wie in der Praxis seines Berufs gleichmässig erfahrene Verfasser hat hier wie in den in demselben Verlage erschienenen Katechismen der Elektrotechnik, der Heizung, Beleuchtung und Ventilation die richtige Behandlungsweise des Stoffes getroffen, wie sie dem Techniker und Industriellen, mit einem Worte dem Praktiker zusagt. Aus der grossen Anzahl von Zusätzen, welche die neue Auflage erfahren hat, ist ganz besonders der Anhang über die Gas- und Petroleummotoren hervorzuheben. Ein Register, 284 in den Text gedruckte Illustrationen und 13 Tafeln Abbildungen in ebenso klarer als sauberer Ausführung erhöhen die Brauchbarkeit des trefflichen Handbuches.

Der Harz, „Meyer's Harz-Wegweiser“, mit seinem überaus reichen Apparat an Spezialkarten, bekanntlich einer der zuverlässigsten Führer, den wir für das Harzgebiet überhaupt besitzen, ist soeben, wie regelmässig ein Jahr um das andere in neuer Auflage, in der vierzehnten erschienen, gewiss ein untrüglicher Beweis für die Beliebtheit, deren sich das Meyer'sche Buch bei allen Harztouristen erfreut. Der gegenwärtigen Auflage hat die Redaktion mit unermüdlichem Eifer wiederum verschiedene werthvolle Bereicherungen zugeführt: einerseits wurden bei den meisten Gasthöfen die Preise für Zimmer, Frühstück, Mittagessen und Pension aufgenommen, so dass der Reisende schon vor Antritt seiner Fahrt sich ein genaues Budget aufstellen kann; anderseits sind eine Reihe von Rathschlägen für Radfahrer, den Angaben über Eisenbahnen, Wagenfahrten und Fusstouren entsprechend, den einzelnen Routen hinzugefügt worden. Die neue Harzquerbahn von Nordhausen nach Wernigerode und die von dieser Linie abzweigende Brockenbahn haben bereits in dieser Auflage soweit als möglich Berücksichtigung gefunden. Der Preis des roth kartonirten Buches, das von der Verlagshandlung des Bibliographischen Instituts in Leipzig in der bekannten eleganten und praktischen Ausstattung (mit 19 Karten und Plänen und einem Brockenpanorama) ausgegeben wird, beträgt 2 ℳ.

Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892, erläutert von Dr. Georg Eger, Regierungsrath. Nebst einem Anhange, enthaltend alle wichtigeren bezüglichen Gesetze, Ausführungsanweisungen, Verordnungen und Erlasse. Hannover, Helwing'sche Verlagsbuchhandlung. 1897. Preis 15 ℳ. 713 S.

Das am 1. Oktober 1892 in Kraft getretene sogen. Kleinbahngesetz hat auf den Bau und Betrieb dieser Bahnen den günstigsten Einfluss ausgeübt und dieselben in hohem Grade gefördert. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Neuheit der Materie bei der Handhabung und Anwendung des Gesetzes und seiner Ausführungsbestimmungen zu zahlreichen und wichtigen Streitfragen geführt hat. Der Verfasser hat sich nun der mühevollen Aufgabe unterzogen, in dem vorliegenden Kommentare zur Erleichterung des Verständnisses des Gesetzes die Grundsätze und Normen desselben eingehend zu erläutern. Zwar liegen bereits treffliche Kommentare zu dem fraglichen Gesetz vor, so namentlich der vom Geh. Ober-Regierungsrath Gleim, welcher im Jahre 1895 in zweiter Auflage erschienen ist.*) Da aber Dr. Eger mit gewohnter Gründlichkeit seine Untersuchungen angestellt und durchgeführt hat, so dürften bei der grossen Bedeutung der Kleinbahnen für den Verkehr und bei dem ausserordentlichen Aufschwung, welchen dieselben genommen haben, auch Erläuterungen des Kleinbahngesetzes von seiner Seite den Interessenten und Behörden erwünscht sein. Denn die Ergebnisse, zu welchen der Verfasser gelangt ist, sind auf Grund sorgfältiger und gewissenhafter Benutzung der gesammten zur Verfügung stehenden Interpretationsmittel (der Materialien und Motive des Gesetzes, Kommissionsberichte, Landtagsverhandlungen sowie umfassender Heranziehung und Verwerthung der Litteratur und Rechtsprechung) gewonnen worden. Jedem Gesetzesparagraphen hat der Verfasser eine ausführliche Darstellung der zu Grunde liegenden Prinzipien und der Entstehungsgeschichte vorangeschickt und daran eine Erläuterung der betreffenden einzelnen Bestimmungen geknüpft. Auch hat derselbe die bisher ergangenen Ausführungsanweisungen, Verordnungen und Ministerialerlasse in Zusammenhang mit den bezüglichen Bestimmungen des Gesetzes behandelt und am Schluss des Werkes in einem besonderen Anhange als Anlagen chronologisch aufgenommen. Das beigegebene genaue Inhaltsverzeichniss und ausführliche Sachregister erhöhen den Werth bezw. die Brauchbarkeit des Werkes. Kritik an Einzelheiten des Werkes zu üben sehen wir nicht als unsere Aufgabe an, wir müssen solches juristischen Blättern überlassen.

Verschiedenes.

Internationaler ständiger Strassenbahnverein.

Für die im Jahre 1898 in Genf abzuhaltende zehnte Hauptversammlung des internationalen ständigen Strassenbahnvereins ist folgender Fragebogen aufgestellt worden:

I.

A. Welches ist nach Ihrer Ansicht das günstigste Verhältniss für die gegenseitigen Abmessungen des Kastens und der Gestelle der Strassenbahnwagen? Sind Sie der Ansicht, dass man für das gegenwärtig gebräuchliche Wagenmodell die Abmessungen des Kastens oder diejenigen des Gestells erhöhen muss? Begründen Sie Ihre Antwort.

---

*) Siehe Nr. 96 S. 910 Jahrg. 1895 d. Ztg. und hinsichtlich der 1. Auflage Nr. 80 S. 804 Jahrg. 1892 d. Ztg.

B. Welches Personenwagenmodell empfehlen Sie für die elektrische Zugförderung: 1. für die Strassenbahnlinien mit ober- oder unterirdischer Stromzuführung, 2. für die Linien mit Akkumulatorenbetrieb?

Anmerkung: Der erste Absatz dieser Frage bildete bereits den Gegenstand gewisser Mittheilungen in den Antworten auf den Fragebogen von 1896, ohne dass er indessen in einem besonderen Bericht behandelt worden wäre. Die Hauptversammlung von Stockholm hat beschlossen, ihn auf die Tagesordnung der nächsten Tagung zu setzen.

II.

A. Welches sind die Vor- und Nachtheile der Verwendung von Drehschemel-Personen- oder Güterwagen beim Betrieb der Linien mit örtlichem Verkehr?

B. Kann man nicht praktisch durch andere Anordnungen zur Ermässigung des todten Gewichts gelangen, als durch die Erhöhung der Tragfähigkeit der Betriebsmittel?

C. Haben Sie Personenwagen mit Lenkachsen verwendet und welche Ergebnisse haben Sie mit diesen Betriebsmitteln erzielt?

D. Beschreiben Sie die von Ihnen verwendeten Modelle unter Beigabe von Plänen.

III.

Welche Bremsen empfehlen Sie für die verschiedenen Betriebsarten, nämlich 1. für den Pferdebetrieb; 2. für den elektrischen Betrieb, und zwar: a) wenn die Triebwagen allein laufen, b) wenn man Anhängewagen verwendet; 3. für den Betrieb durch Dampf, Pressluft, Gas usw.? Sie wollen zugleich angeben, ob es für die mechanische Zugförderung zweckmässig ist, eine einzige oder mehrere Bremsen anzuwenden.

IV.

Welches ist bezüglich der Wichtigkeit der Einheiten die zweckmässigste Lösung für die Wahl der Kessel und Dampfmaschinen, die in der Hauptkraftstation eines Strassenbahnnetzes anzubringen sind?

V.

Welches ist das beste Verfahren zur elektrischen Verbindung der Schienen: A. für die in den Boden versenkten Schienen? B. für die aus dem Boden hervorragenden Schienen?

VI.

Welche Weichenanordnungen verwenden Sie in Ihrem Betriebe? (Um eingehende Zeichnungen wird gebeten.) Wie haben sich Ihre Weichenanlagen bewährt? Welche Verbesserungen halten Sie für zweckmässig daran anzubringen sowohl bezüglich des Baues als auch der Rohstoffe? Sind Sie der Ansicht, dass es für den mechanischen Betrieb der Strassenbahnen empfehlenswerther ist, Weichen mit zwei beweglichen Spitzen als solche mit einer beweglichen Spitze zu verwenden? Welche der beiden Anordnungen empfehlen Sie?

VII.

Welche Fortschritte sind beim Akkumulatorenbetrieb erzielt worden: A. bezüglich des Baues, des Fassungsvermögens und der Ermässigung des Gewichts der Akkumulatoren? B. bezüglich der Dauer und Kosten der Unterhaltung dieser Vorrichtungen? C. bezüglich ihrer wirthschaftlichen und praktischen Anwendung beim Strassenbahnbetriebe?

VIII.

Welche Vor- und Nachtheile sind gegenwärtig durch die Anwendung der verschiedenen elektrischen Zugförderungsarten festgestellt?

IX.

Haben Sie neue Mittheilungen über die Anwendung der mechanischen Triebkräfte beim Strassenbahnbetriebe zu machen?

Personalnachrichten.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Der Vorstand des Oberbahnamtes Kempten, Ober-Bahnamtsdirektor Anton Seitz, ist in den Ruhestand getreten und ihm bei diesem Anlass der Titel eines Rathes bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen verliehen worden.

Der mit dem Titel und Range eines Rathes bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen bekleidete Oberinspektor bei dieser Stelle, Max Schobert, ist in gleicher Diensteigenschaft unter Belassung der Rechte eines Kollegialrathes sowie seines bisherigen Titels und Ranges zum Vorstande des Oberbahnamtes Kempten berufen worden.

Befördert wurde: zum Oberinspektor bei dem Oberbahnamte München der mit dem Titel und Range eines solchen bekleidete Inspektor Benno Angerer daselbst; ferner zu Inspektoren bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen der mit dem Titel und Range eines Inspektors bekleidete Sekretär bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Leonhard Glink, der mit dem Titel und Range eines Inspektors bekleidete Rechnungskommissar bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Konrad Sartori und der mit dem Titel und Range eines Inspektors bekleidete Sekretär bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Friedrich Ruckdeschel.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Lokalbahn Melnik-Mseno. Berichtigung des vom Tage der Betriebseröffnung gültigen Gebühren-Tarifes für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachten-Verkehr. In den Stationstarifen für Gütertransporte auf Seite 14—16, ferner in den Ausnahmetarifen II und III auf Seite 12 und schliesslich im Kilometerzeiger auf Seite 17 sind bei den Ladestellen „Jenichov und Zivonin" die Sterne zu löschen und dafür „†" zu setzen.

Die auf den Seiten 14, 15, 16 und 17 sub *) am Fusse enthaltene Bemerkung: „Haltestelle für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen" ist zu streichen.

Die auf den gleichen Seiten am Fusse sub **) enthaltene Bemerkung ist anstatt mit zwei Sternen mit † zu bezeichnen.

Wien, 15. Juni 1897. (1335)

Die Direktion
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Melnik-Mseno.

2. Eröffnung von Stationen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Eröffnung der Haltestelle Kis-Szabadka. Am 6. Juni l. J. wurde die Haltestelle Kis-Szabadka bei W. H. Nr. 44 zwischen Mura-Király und Csáktornya auf der Linie Budapest-Pragerhof für den Personenverkehr eröffnet.

Wien, am 11. Juni 1897. (1336)

3. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Toier- usw. Tarif. Am 20. Juni d. J. treten die auf den Preussischen Staatsbahnen bestehenden ermässigten Staffelsätze für **Gross-** und **Kleinvieh** in **Wagenladungen** im Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Main-Neckar-Bahn, der Station Mannheim der Badischen Staatsbahn und den Stationen Frankenthal und Ludwigshafen der Pfälzischen Eisenbahnen in Kraft.

Die Abfertigungsstellen ertheilen Auskunft.

Köln, den 16. Juni 1897. (1337)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Zu Theil V Heft 3 (Kohlen) vom 1. April 1895 gelangt mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der Nachtrag I zur Einführung. Die mit Ausschreiben unter Ziffer 1449 in Nr. 58 vom 25. Juli 1896 eingeführten Frachtsätze für die Beförderung von Kohlen ab Leinau nach Stationen der Linie Wilten-Lindau (Rangirbhf.) treten am 31. August ohne Ersatz ausser Kraft.

München, im Juni 1897. (1338)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Liebau usw. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 13. Mai d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass der vom 1. Januar 1892 ab gültige Ausnahmetarif für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen nach Stationen der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Kommerzialbahnen und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn nebst Nachträgen zunächst bis Ende August d. J. in Kraft bleibt.

Kattowitz, den 13. Juni 1897. (1339)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die gemäss Nachtrag V zum Kohlentarif Belgien-Reichsbahn vom 1. Februar 1891 im Verkehr aus Belgien nach Lothringischen und Luxemburgischen Stationen unter Beschränkung auf Koks in Mengen von 50 t eingeführte Ermässigung der Frachtsätze um 65 Cts. für die Tonne wird mit Gel-

tung vom 10. Juni d. J. schon für Ladungen von 10 t bewilligt, und auf Steinkohlen und Steinkohlenbrikets ausgedehnt.

Strassburg, den 11. Juni 1897. (1340)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Beförderung von Heu und Stroh, sowie von Wolle und Baumwolle. Auf den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Danzig, Halle a/Saale, Kattowitz, Königsberg in Preussen, Magdeburg, Posen und Stettin können für den Versand nach allen Preussischen Staatsbahnstationen vorübergehend, und zwar vom 15. d. Mts. ab bis zum 31. August d. J. bei der Aufgabe einer Wagenladung Heu oder Stroh, für welche ein offener Wagen von mehr als 7,2 m Länge nicht verfügbar ist, nach Bestimmung der Eisenbahn zwei offene Wagen gewöhnlicher Grösse von je nicht mehr als 7,2 m Länge zur Beladung gestellt werden. Die Fracht wird in diesem Falle für jeden der beiden Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung — mindestens jedoch für 5 000 kg für jeden Wagen — nach dem Satze des Spezialtarifs III erhoben. Nebengebühren, wie Deckenmiethe, Standgeld, Wägegeld usw. werden für jeden verwendeten Wagen besonders berechnet.

Innerhalb des gleichen Zeitraums können ferner zur Verladung von Baumwolle und Wolle im Verkehr der Preussischen Staatsbahnstationen unter einander bei Berechnung der Fracht für mindestens 10 000 kg für die Frachtbriefsendung an Stelle eines offenen langen (Sl-Rug-) Wagens zwei bedeckte (G-) Wagen mit gewöhnlichem Ladegewicht (nicht mehr als je 10 000 kg) verwendet werden.

Berlin, den 14. Juni 1897. (1341)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Die Station Rheindürkheim des Direktionsbezirks Mainz wird mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. in das Heft 3 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs mit den um 4 km erhöhten Entfernungen der Station Osthofen aufgenommen.

Strassburg, den 10. Juni 1897. (1342)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der besondere Eilguttarif für den Verkehr einiger diesseitiger Stationen mit Antwerpen und Ostende sowie London (Station der South-Easternbahn über Bettingen-Ostende-Dover) vom 1. August 1880 nebst Nachträgen I bis V tritt am 1. August d. J. ausser Geltung, und wird durch einen neuen Tarif mit geringfügig erhöhten Sätzen ersetzt. Derselbe enthält für den direkten Verkehr mit London ein vollständig neues Reglement und Sätze für gewöhnliches und beschleunigtes Eilgut, für Antwerpen und Ostende dagegen nur Sätze für beschleunigtes Eilgut. Die Versicherung für den Seetransport im Verkehr mit London erfährt nach dem neuen Reglement für grössere Beträge eine Erhöhung.

Der direkte Tarif für gewöhnliches und beschleunigtes Eilgut Basel-London vom 1. Juli 1895 wird hierdurch in keiner Weise berührt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 11. Juni 1897. (1343)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II a Heft 1 (Deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen) tritt am 20. Juni der Nachtrag III in Kraft (gratis). Derselbe enthält Frachtsätze für Eisen aller Art von Hausach.

Strassburg, den 9. Juni 1897. (1344)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 20. Juni d. J. treten direkte Frachtsätze zwischen der Station Norderney des Direktionsbezirks Münster und den Stationen der Badischen Staatsbahn, der Reichseisenbahnen, der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Württembergischen Staatsbahn, der Hessischen und der Süddeutschen Nebenbahnen in Kraft.

Wegen dieser Tariferweiterung werden gleichzeitig zusätzliche Bestimmungen zur Verkehrsordnung eingeführt, welche gemäss den Vorschriften unter I² genehmigt worden sind.

Die Abfertigungsstellen ertheilen Auskunft.

Köln, den 14. Juni 1897. (1345)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Mit Gültigkeit vom 3./15. Juni d. J. werden die Stationen der Zweigbahnstrecke Pirjatin-Dnepr Krasnoje der Moskau-Kiew-Woroneschbahn in den Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Getreide etc. und Oelsamen etc. im Russisch-Ostpreussischen Verkehr über Grajewo aufgenommen. Die Anschlussfrachtsätze an die für Kruty bestehenden Frachtsätze nach Königsberg und Pillau (Seite 16 des Ausnahmetarifs) betragen für 100 kg von

	Werst	Kopeken
Petrowka	119	20,19
Drabowo Barjatinskaja	135	22,88
Palmira	158	26,78
Solotonoscha	172	29,16
Dnepr Krasnoje	191	32,88

Direktion. (1346H&V)

Magdeburg-Halle-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. August d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg und Halle, sowie den Stationen der Neuhaldensleber, Dahme-Uckroer, Dessau-Wörlitzer und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft. Dieser neue Tarif bringt neben vielen, theilweise beträchtlichen Ermässigungen bei den Frachtsätzen für Vieh in Wagenladungen (ausgenommen Pferde) auch einige unbedeutende Erhöhungen gegenüber den Frachtsätzen der nachfolgend bezeichneten älteren Tarife. Ausserdem werden für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen die bisher unbenutzt gebliebenen direkten Frachtsätze aufgehoben.

Durch diesen Tarif werden ausser Kraft gesetzt:

1. der Magdeburg-Sächsische Verbands-Vieh- etc. Tarif vom 1. Januar 1893,
2. der Norddeutsch-Sächsische Verbands-Vieh- etc. Tarif vom 1. Januar 1893,
3. der Sächsisch-Thüringische Verbands-Vieh- etc. Tarif vom 1. Januar 1891,
4. der Stettin-Schlesisch / Märkisch-Sächsische Verbands-Vieh- etc. Tarif vom 1. März 1889,
5. der Vieh- etc. Tarif für die Königlich Preussischen Staatsbahnen vom 1. Oktober 1895

nebst Nachträgen, und zwar der Tarif zu 1 vollständig, die Tarife zu 2—4 nur bezüglich des Verkehrs mit den Stationen des Direktionsbezirks Halle und der Tarif zu 5 nur bezüglich des Verkehrs zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Halle und Magdeburg einerseits und den Stationen Hirschfelde, Ostritz und Zittau andererseits.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften der Verkehrsordnung unter I 2 genehmigt worden.

Ueber die mit Einführung dieses Tarifes verbundenen Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen wird von dem Verkehrsbüreau der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden (Wienerstrasse Nr. 4 II) auf schriftliche Anfrage schon jetzt Auskunft ertheilt.

Dresden, am 12. Juni 1897. (1347)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Güterverkehr. Mit 31. Juli 1897 tritt das Tarifheft V für den Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr vom 20. August 1880 sammt allen hierzu erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

München, am 11. Juni 1897. (1348)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 15. Juni cr. werden die Stationen Palota-Ujpest und Nagy-Körös d. U. St. E. in den allgemeinen Klassentarif Theil II Heft 1 einbezogen. Für erstere Station kommen die Sätze der Station Budapest unverändert, für letztere — soweit nicht bereits direkte Sätze bestehen — die Budapester Frachtsätze unter Zuschlag von

für 100 kg
188 ₰ in der Eilgutklasse,
104 „ „ „ Stückgutklasse I,
75 „ „ „ „ II,
46 „ „ den W.-Kl. A 1 u. B und den Sp.-T. A 2 u. I,
70 „ „ den Wagenl.-Kl. C 1 u. C 2,
31 „ im Spez.-T. II,
23 „ „ „ III

zur Erhebung.

Ferner gelangen mit sofortiger Gültigkeit für die Beförderung von ordinären Steinzeugröhren bei Aufg. i. Meng. v. 10 000 kg auf einen Frachtbrief u. Wagen ab Münsterberg, Dir.-Bez. Breslau, folgende ermässigte Ausnahmesätze zur Einführung:

	für 100 kg
Arad	217 ₰
Budapester Bahnhöfe und Köbánya	177 „
Pozsony	125 „
„ fiók p. u.	129 „
Szeged, Szeged Rókus	215 „
Temesvar Gyárv. u. Józsefv.	226 „
Zágráb (Agram)	244 „

Breslau, den 14. Juni 1897. (1349)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. Auf Seite 62 des Tarifs vom 1. Januar 1896 wird mit sofortiger Gültigkeit die Entfernung Schweighof-Deggendorf von 397 in **307** km abgeändert.

Erfurt, den 13. Juni 1897. (1350)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 21. August v. J. wird bekannt gegeben, dass die Verladung von Schweinen auf den Haltestellen Bolatitz und Kuchelna untersagt worden ist.

Kattowitz, den 16. Juni 1897. (1351)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif für die Tarifgruppe VIII (Köln, St. Johann-Saarbrücken). Am 19. d. Mts. treten für die Beförderung von **Steinschlag (Strassendeckmaterial)** in Wagenladungen von mindestens 10000 kg von den im Ausnahmetarif 5a aufgeführten Versandstationen nach den Stationen **Göttelborn** und **Merchweiler** Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Ueber ihre Höhe geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 15. Juni 1897. (1352)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutscher Kohlenverkehr. Die in der Abtheilung C des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April d. J. enthaltenen Frachtsätze für Kohlen- etc. Sendungen von mindestens 45000 kg nach den Stationen Bardowiek, Radbruch, Stelle und Winsen werden mit dem 20. d. Mts. in Gruppe 2 um 0,01 ℳ, in Gruppe 4 um 0,03 ℳ und im übrigen um je 0,2 ℳ für 100 kg ermässigt.

Gleichzeitig wird in diese Tarifabtheilung die Station Uelzen mit ihren früheren Frachtsätzen für 45 t wieder aufgenommen.

Ferner wird der Frachtsatz Caternberg-Nord-Uelzen (S. 44 des Tarifs) vom 1. August d. J. ab auf 0,82 ℳ berichtigt. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 15. Juni 1897. (1353)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August d. J. treten die Frachtsätze der Ausfuhrtarife vom 15. Februar d. J. für Getreide usw. nach Stationen der Holländischen Eisenbahn, der Niederländischen Staats- und der Niederländischen Centraleisenbahn und nach den Stationen Aachen, Aachen-Bleyberg Grenze, Aachen-Templerbend, Dalheim Grenze, Herbesthal und Venlo K. M. (für Sendungen nach Belgien und Frankreich) von Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk), Bremen-Neustadt, Bremerhaven und Geestemünde ausser Kraft.

In den betreffenden Verkehrsbeziehungen gelangen vom obigen Tage ab für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps und Rübsaat, Malz und Mühlenerzeugnisse die Sätze des Spezialtarifs I des Deutsch-Niederländischen Verkehrs bezw. der betreffenden Preussischen Staatsbahngütertarife zur Anwendung. Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 14. Juni 1897. (1354)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages IV zu Theil II, Heft 3 zum Lokalgütertarife, Auflage vom Januar 1897. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1897 gelangt zum Lokalgütertarife vom 1. Januar 1897 Theil II, Heft 3 ein Nachtrag IV zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält: Abänderungen bezw. Ergänzungen für den Verkehr der Lokalbahn: „Laibach-Stein“ und Durchführung der hierdurch gebotenen Abänderung im Tarife der Unterkrainer Bahnen.

Exemplare des bezeichneten Nachtrages sind bei den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Kreuzern pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 14. Juni 1897. (1355)

Elbeumschlags-Verkehr mit Galizien und der Bukowina. Für Holz des Ausnahmetarifs Nr. 3 (im Rückvergütungswege) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von oder nach	Aussig-Landungsplatz	Schönpriesen-Umschlag	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Schleppbahngebühr nur gültig für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz	Dresden-Elbkai
	Frachtsätze ausschliesslich Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen				Frachtsätze bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
	für 100 kg in Pfennig				
Alt-Sandec	160	155	160		185
Bednarów	213	208	213		238
Chabówka	138	133	138		163
Czernowitz	235	230	235		260
Czudec	163	158	163		188
Dabie	155	150	155		180
Dobra	146	141	146		171
Dolina	206	201	206		231
Friedrichshütte	117	112	117		142
Frysztak	170	165	170		195
Grybów	158	153	158		183
Hadikfalva	245	240	245		270
Hatna	248	243	248		273
Hliboka	241	236	241		266
Jelesnia	117	112	117		142
Jordanów	133	128	133		158
Kalwarya	131	126	131		156
Kamionka	160	155	160		185
Kasina wielka	143	138	143		168
Komancza	184	179	184		209
Krosno	172	167	172		197
Lachowice	122	117	122		147
Limanowa	151	146	151		176
Maków	131	126	131		156
Marcinkowice	156	151	156		181
Milówka	117	112	117		142
Mszana dolna	141	136	141		166
Muszyna-Krynica	167	162	167	5*)	192
Neu-Sandec	158	153	158		183
Oleszyce	177	172	177		202
Osielec	133	128	133		158
Pisarzowa	153	148	153		178
Piwniczna	163	158	163		188
Ptaszkowa	160	155	160		185
Rawa ruska	184	179	184		209
Raycza	121	116	121		146
Rzochów	156	151	156		181
Rytro	161	156	161		186
Skawce	131	126	131		156
Skawina	122	117	122		147
Sól	121	116	121		146
Stanislau	214	209	214		239
Stronie	133	128	133		158
Stróze	156	151	156		181
Stryszów	131	126	131		156
Sucha	127	122	127		152
Synowodzko-wyzne	202	197	202		227
Tymbark	148	143	148		173
Wegierska-Górka	117	112	117		192
Worochta	230	225	230		255
Wygoda	213	208	213		238
Zagórz	179	174	179		204
Zaryte	138	133	138		163
Zator	112	107	112		137
Zwardon	122	117	122		147

*) Im Verkehre mit Aussig-Landungsplatz beträgt die Schleppbahngebühr 9,5 ₰ für 100 kg.

Wien, am 14. Juni 1897. (1356)

Oesterreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiff-

fahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Bielitz	107 ₰
„ Dzieditz	101 „
„ Oderberg	92 „
„ Oswiecim	105 „
„ Saybusch	107 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Bielitz	102 ₰
„ Dzieditz	96 „
„ Oderberg	87 „
„ Oswiecim	100 „
„ Saybusch	102 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Bielitz	132 ₰
„ Dzieditz	126 „
„ Oderberg	117 „
„ Oswiecim	130 „
„ Saybusch	132 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 14. Juni 1897. (1357)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Verdingungen.

Die Anfertigung und Lieferung von 135 Stück Wagendecken soll vergeben werden.

Zur Abgabe des Angebots sind die aufgestellten Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnung im diesseitigen Büreau (Zimmer Nr. 2) zur Einsicht ausliegen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ in baar bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagendecken“

versehen, zu dem auf D o n n e r s t a g, d e n 15. J u l i d. J., V o r m i t t a g s 11 U h r anberaumten Eröffnungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Eröffnungstermine.

Stendal, den 14. Juni 1897. (1358)

Königl. Eisenbahn-Werkstätten-Inspektion.

V e r d i n g u n g der Lieferung einer 80pferdigen liegenden Dampfmaschine für die Hauptwerkstätte Leinhausen, am F r e i t a g, d e n 12. J u l i 1897, V o r m i t t a g s 11 U h r.

Bedingungen liegen in unserem technischen Büreau, Abth. M, Zimmer 4 IV, zur Einsicht aus und können auch gegen kostenfreie Einzahlung von 1 ℳ von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 15. Juni 1897. (1359)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Unterlagsplatten. Die Lieferung von 30 000 Stück flusseisernen Unterlagsplatten für Holzschwellen soll vergeben werden.

Zeichnung und Bedingungen können gegen Einsendung von 50 ₰ von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Unterlagsplatten“ versehen bis spätestens M o n t a g, d e n 28. d. M., V.-M. 11 U h r an uns gelangen zu lassen.

Zuschlagfrist: 14 Tage.

Darmstadt, den 15. Juni 1897. (1360)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

Nr. 48. Zeitung des Vereins 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. Juni 1897.

Inhalt:

Aus Oesterreichs Eisenbahngeschichte.

(Schluss aus Nr. 47.)

Jenseits der Leitha, wo das Eisenbahnwesen einen langsameren Entwickelungsgang einschlug, reichte der Bau der ersten öffentlichen Eisenbahn, die für Pferdebetrieb eingerichtet wurde, in eine Zeit, in der in Oesterreich die Maschinen Stephensohn's schon auf Geleisen von mehr als 70 km Länge längst heimisch geworden waren.

Mit dem erwachten Volksbewusstsein kam aber auch die Erkenntniss von der Wichtigkeit der Eisenbahnen. Das Bestreben, das Land mit Schienenwegen auszustatten, trat seitens der Verwaltung intensiv hervor, doch einer Kette peinlicher Enttäuschungen und grosser Opfer bedurfte es, bis jenes Prinzip zum Durchbruch gelangte, welches das Eisenbahnwesen Ungarns auf jene Stufe brachte, auf der sich die Nachbarländer längst befanden.

Waren es in England die für die Schifffahrtskanäle geschaffenen Gesetze, die grundlegend für die Eisenbahnkonzessionen wurden, so haben in Ungarn die Verhandlungen, die über das Privilegium der Kettenbrücken-Gesellschaft im Landtage gepflogen wurden, in legislativer Beziehung die eisenbahnrechtlichen Verfügungen beeinflusst. Bevor noch der Gedanke, Eisenbahnen in Ungarn zu bauen, greifbare Form angenommen hatte, beschäftigte sich der Ungarische Landtag bereits mit der Lösung von Eisenbahnrechtsfragen mit einer Gründlichkeit und Sachlichkeit, die den bekannten ersten Englischen Parlamentsdebatten über die Eisenbahnen keineswegs nachstehen.

Der Ungarische Landtag vom Jahre 1825—1827 hatte nebst den verschiedenen politischen Angelegenheiten des Landes, die damals einer Ordnung unterzogen werden sollten, auch die Verbesserung des Verkehrswesens im allgemeinen ins Auge gefasst. Auf Grundlage eines bereits vorliegenden Berichtes der Verkehrskommission („De viarum structura et conservatione"), die von dem Landtage 1825—1827 zu diesem Zweck eingesetzt worden war, wurde ein Entwurf fertig gestellt, nach welchem 13 Hauptverkehrsstrassen zur Ausführung gelangen sollten. Die auf dem Landtage vom Jahre 1832—1836 versammelten Ungarischen Stände stellten unter unveränderter Zugrundelegung dieses Strassenbauplanes ein Eisenbahnprogramm auf, das die Fertigstellung von Hauptverkehrsstrassen von Pest ausgehend zur Aufgabe hatte. In dem grundlegenden Elaborate der Landesverkehrskommission „De utilibus operibus per societates vel privatos struendis" (Ueber die Nützlichkeit von Unternehmungen, die von Privaten oder Gesellschaften ausgeführt werden) wurde bereits auf die „ductus ferreos" (Eisenbahnen) hingewiesen und deren Einführung empfohlen. Während diese parlamentarischen Verhandlungen gepflogen wurden, war auch der schon erwähnte Versuch zur Anlage eines Schienenweges in Ungarn gemacht worden. Nur war man in der Wahl des Systems keineswegs so glücklich wie in Oesterreich und hauptsächlich diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass derselbe vollständig missglückte.

Die Wiener Mechaniker Bollinger & Co. hatten im Jahre 1826 im Verein mit dem Grossherzoglich Badischen Salzbergwerks-Direktor J. R. v. Bodmer ein Patent auf eine Verbesserung der Palmer'schen Einschienenbahn erhalten. Das von Henry Robinson Palmer im Jahre 1821 veröffentlichte System bestand darin, dass die Fahrzeuge an langen Seilen oder Ketten durch animalische Kraft auf einer einzigen, hängenden Tragschiene fortbewegt wurden. In entsprechenden Entfernungen waren Stützen angebracht, welche die 2–3 m über dem Erdboden angebrachte Fahrbahn trugen, die aus einer Balkenlage bestand, auf der eiserne Flachschienen aufgelegt waren. Die ein- oder zweirädrigen Fahrzeuge hatten zu beiden Seiten der Schiene Tragkörbe, in welche die Last genau vertheilt werden musste, um die Fahrzeuge im Gleichgewicht zu erhalten. Die vielfachen Mängel dieses Systems versuchten Bollinger und Bodmer dadurch zu verbessern, dass sie statt einer Tragschiene deren zwei in Anwendung brachten und die Fahrzeuge mit 4 Rädern versahen. Bald fand sich auch ein Komitee mit Josef Freiherrn v. Wenckheim an der Spitze, das die Ausführung einer derartigen Bahn von Pest nach Szolnok sich zur Aufgabe stellte. Die Ausführung der ganzen Linie Pest-Szolnok hielt jedoch der Erzherzog Palatin vorerst für zu schwierig, und rieth, vorsichtshalber eine Probebahn zu erbauen, für welchen Zweck er in dem genannten Schreiben die Strecke Pest-Köbanya (Steinbruch) empfiehlt, wo sich durch Beförderung des in den Steinbrüchen gewonnenen Materials reichlich Gelegenheit zur Erprobung der Bahnanlage bieten würde.

Die Bahn wurde am 20. August, am St. Stefanstage, um ½5 Uhr Nachmittags durch den Palatin Erzherzog Josef eröffnet. Die an diese Bahnanlage geknüpften Hoffnungen erwiesen sich in jeder Beziehung als trügerisch. Einerseits bewährte sich das System ganz und gar nicht und überdies war auch die Herstellung der Bahn eine so mangelhafte, dass man mit den Reparaturen nicht fertig werden konnte, andererseits waren die Einnahmen so gering, dass bald die Frage auftauchte: wie man die Aktionäre vor weiterem Schaden bewahren solle? In der Generalversammlung vom 20. März 1828 wurde das Schicksal der ersten Eisenbahnanlage Ungarns entschieden. Das verwerthbare Material, aus dem sie bestand, wurde bestmöglich verkauft, die aufgelaufenen Schulden bezahlt — und aus dem sich ergebenden Reste die Drucklegung eines Memorandums veranlasst, das an die Aktionäre versendet wurde. Eine ähnliche Eisenbahnanlage wurde von Bodmer gleichzeitig auch in Oedenburg errichtet, die offenbar das Schicksal der Pester Anlage theilte. Das Fiasko des Pest-Köbanya-Eisenbahnunternehmens hatte für lange Zeit die Eisenbahnen in Ungarn in Verruf gebracht. Volle acht Jahre gingen vorüber, ohne dass man sich in Ungarn in irgend einer Art mit der Frage der Eisenbahnen beschäftigt hätte.

Erst in einer engeren Ausschusssitzung der Ständetafel vom 3. Februar 1836 war wieder einmal von Eisenbahnen die Rede. Die Veranlassung hierzu bot — die Kettenbrücke. Die Stadt Pest hatte für die aufzulassende Schiffsbrücke und für den Grund, der zur Erbauung der Brückenpfeiler nöthig war, eine hohe Ablösungssumme verlangt; nachdem eine gütliche Einigung mit der Stadt nicht leicht erzielt werden konnte, entstand der Gedanke, ein Enteignungsgesetz zu schaffen. Dieses Gesetz sollte auch für die Eisenbahnen Geltung erhalten, „deren Errichtung nunmehr um so eher anzustreben sei, als durch die im Bau begriffene Eisenbahn von Wien nach Bochnia die fruchtbarsten Theile Ungarns zu Grunde gerichtet werden müssen.“ Nach langwierigen Debatten wurde nach einer Rede Deák's, der das Konzessionsrecht dem Landtage gewahrt wissen wollte, beschlossen, dass bei Eisenbahnen, Schiffkanälen und den hierzu nöthigen Brücken, die für die Angelegenheit der Kettenbrücke eingesetzte Landeskommission das Enteignungsrecht in jedem einzelnen Falle bestimmen sollte. Im Zusammenhange mit diesem Beschlusse brachten die damals von Kossuth herausgegebenen handschriftlich vervielfältigten „Landtagsmittheilungen“ die Nachricht, dass einer der reichsten Wiener Bankiers, der zugleich Ungarischer Grossgrundbesitzer sei (Sina), beim Zustandekommen dieses Gesetzes geneigt wäre, Wien mit dem schiffbaren Theile der Donau bei Gönyö oder wenigstens mit Neusiedl zu verbinden. Ausser über das Enteignungsrecht wurden noch eingehende Erörterungen über die Eisenbahntarife und das zu bestimmende Heimfallsrecht des Staates gepflogen. Zum ersten Male begegnen wir hier der Anschauung, dass nach Ablauf der Privilegienjahre die Bahn oder der Kanal Eigenthum des Staates werden sollte. Die Dauer des Privilegiums habe die genannte Kommission zu bestimmen. Der Staat sollte dann nach Ablauf dieser Zeit ohne Einhebung von Beförderungsgebühren oder nur gegen sehr geringe Vergütung den Betrieb weiterführen. In der Ständetafel trat Deák für diese Anschauung ein, mit der Beschränkung, dass nach Ablauf der Privilegienjahre nur Grund und Boden der Eisenbahn dem Staate zufallen und „das Eisenmateriale“ der Bahn bezahlt werden sollte, da sonst die Unternehmer abgeschreckt würden. In diesem Sinne wurde auch der betreffende Paragraph dieses Gesetzes beschlossen, nur mit der Erweiterung, dass der Staat das ganze mobile Eigenthum des Unternehmens abzulösen habe. Aber erst nach einer zweiten Zurückweisung, nach welcher man sich ganz den Wünschen der Regierung fügte, wurde die Vorlage Gesetz und am 2. Mai als XXV. G.-A. v. Jahre 1836 („Von den Privatunternehmungen zur Förderung des allgemeinen Wohles und des Handels“) sanktionirt.

So hatte Ungarn bereits im Jahre 1836 seine ersten Eisenbahngesetze mit Expropriationsrechten. Dies ist um so bemerkenswerther, als kein Staat Europas, mit Ausnahme Frankreichs, das in seinem Code civile das Enteignungsrecht ausgesprochen („Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique“), und Belgien, das schon im Jahre 1810 ein allgemeines Enteignungsgesetz geschaffen hatte, damals über so weitgehende Expropriationsrechte verfügte und selbst England erst 1845 seine „Land clauses act“ schuf.

Auf Grundlage dieser legislativen Maassnahmen wurde im Jahre 1836, als sich in Ungarn die Nachricht verbreitete, dass jenseits der Leitha Eisenbahnen gebaut werden sollten, von denen ein Zweig bis nach Pressburg gehen würde, von 17 Grosshändlern und Grundbesitzern ein Verein gegründet der, in der Absicht, dem an Kommunikationsmitteln so armen Lande ein Vorbild für weitere Eisenbahnen zu schaffen, den Bau der Strecke Pressburg-Tyrnau sich zur Aufgabe stellte.

Die Trasse lief, an dem Fusse des Königsberges bei Pressburg beginnend, über St. Georgen, Bösing und Modern nach Tyrnau und sollte so ausgeführt werden, dass, obwohl ausschliesslich Pferdebetrieb in Betracht gezogen war, der Unterbau der Bahn doch die Anwendung der Lokomotive zulassen könnte.

Der Bau, der im Jahre 1839 begonnen hatte, schritt auch nur sehr langsam vorwärts. Am 28. September 1840 war die 14 km lange Strecke Pressburg - St. Georgen fertig. Die Begründer der Eisenbahn waren die ersten, die bei den bald entstandenen Schwierigkeiten ihren Aktienbesitz anzubringen trachteten. Wiener Firmen übernahmen die Papiere. Das Vertrauen in die Unternehmung sank und es bedurfte voller 9 Jahre, um die Strecke bis Tyrnau auszubauen. Erst am 3. Juni 1846 wurde die Strecke bis Tyrnau, am 1. November desselben Jahres die beschlossene Verlängerung bis Szered an der Waag ausgebaut.

Mit dieser Bahn erscheint auch in Ungarn die Aera des Pferdebetriebes auf grösseren öffentlichen Eisenbahnen abgeschlossen. Die noch später als Pferdebahnen projektirten öffentlichen Schienenwege gelangen schon als Lokomotivbahnen zur Ausführung.

Mehr als ein einfaches Spiel des Zufalls liegt in der Thatsache, dass es gerade Professoren der damals neu gegründeten polytechnischen Schulen waren, denen das Eisenbahnwesen in Oesterreich die ersten Anregungen, die ersten Projekte verdankt. Es ist leicht begreiflich, dass an diesen Anstalten mehr als irgendwo die im Auslande erzielten Erfolge auf dem Gebiete

der technischen Verbesserung der Verkehrsmittel und Verkehrswege aufmerksame Beobachtung und eingehendes Studium fanden.

Sowie mit den ersten „Holz- und Eisenbahnen“ Oesterreichs der Name der beiden Professoren Gerstner auf das Innigste verknüpft ist, so dankt auch die erste Lokomotivbahn Oesterreichs ihre so frühzeitige Entstehung den grossen Ideen und der Energie des Professors der Mineralogie und Waarenkunde an dem polytechnischen Institute in Wien Franz Xaver Riepl. Dass der Plan, in Oesterreich Lokomotiveisenbahnen zu bauen, heftige Gegner fand, darf bei den damals herrschenden Anschauungen über das neue Verkehrsmittel und seine voraussichtlichen Wirkungen nicht Wunder nehmen.

Den Thron Oesterreichs hatte nach dem Tode Kaiser Franz I. sein Sohn als Kaiser Ferdinand I. am 2. März 1835 bestiegen, und wenige Wochen nachher überreichte das Wechselhaus S. M. von Rothschild ein Gesuch um Bewilligung eines ausschliesslichen Privilegiums zum Baue einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia sammt Nebenbahnen. Das Gesuch vom 15. April 1835 wurde am 21. November desselben Jahres günstig erledigt, nur erschien die Abänderung einer Bestimmung, betreffend die Entschädigungspflicht für Einbussen des Postärars und der Posthalter, nothwendig, die nach längeren Unterhandlungen, welche Wertheimstein als Vertreter Rothschild's führte, zugestanden wurde. Am 4. März 1836 erhielt das Haus S. M. von Rothschild das Privilegium.

Das Schriftstück lehnt sich in den wesentlichsten Bestimmungen der Privilegiumsurkunde Gerstner's an. Einzelne Punkte desselben haben in der Geschichte des Eisenbahnwesens grosse Bedeutung erlangt. Dieses Privilegium hat bei der Ausgestaltung der Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft, bei der Erneuerung der Konzession der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine ganze Litteratur geschaffen und den Widerstreit der Meinungen berufener und unberufener Kritiker in einem Maasse gezeitigt, dass man diese Urkunde, ganz abgesehen von dem Interesse, die sie als das Privilegium der ersten Lokomotivbahn in Oesterreich im Vergleich zu den nachmaligen Konzessionen und durch die keinem späteren Unternehmen mehr zugestandenen ausserordentlichen Begünstigungen in Anspruch nehmen darf, als die historisch bemerkenswertheste im Oesterreichischen Eisenbahnwesen bezeichnen kann.

Schon am 22. Februar 1836 trat ein provisorisches Komitee aus den Herren S. Biedermann, Baron Eskeles, Baron Geymüller, Graf Heinrich Larisch, Johann Mayer, Sichrovsky, Baron Sina und Leopold von Wertheimstein in Aktion, das mit Hilfe eines Prospektes des Hauses Rothschild die Gründung einer Aktiengesellschaft und die fernere Leitung der Vorarbeiten übernahm. Nach den angefertigten Präliminarien wurde die Gesammtsumme des für das Unternehmen, ohne Flügelbahnen, erforderlichen Kapitals mit 11 360 000 fl. angenommen. Zu diesem Zweck sollten 12 000 Aktien à 1 000 fl. ausgegeben werden, von denen jedoch nur 8 000 zur Subskription gelangten, da 4 000 schon vorher in festen Händen untergebracht waren. Vorsichtshalber wurden jedoch Subskriptionsanmeldungen auf weitere 2 Millionen Gulden angenommen, um eventuell gleichzeitig an den Bau der Flügelbahnen schreiten zu können. Bis zum 15. März waren für das Unternehmen an 27,5 Millionen Gulden gezeichnet, was eine mehr als vierfache Ueberzeichnung der verfügbaren Aktien darstellt, für die damaligen Verhältnisse ein geradezu beispielloser Erfolg.

Eine „erhebende Aufmunterung für die weiteren Arbeiten war“, wie der Bericht über die am 25. April 1836 abgehaltene erste Generalversammlung hervorhebt, „die Bewilligung Sr. Majestät, dass die Bahn den Namen des Kaisers führen dürfe und als Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein bleibendes Denkmal für die spätesten Nachkommen bleiben soll“.

In der ersten Generalversammlung wurde auch der Beschluss gefasst, den Bau einer Flügelbahn nach Pressburg zu unternehmen, was insbesondere durch das Entgegenkommen der Stadt Pressburg ermöglicht wurde, die sich bereit erklärte, den ihr gehörigen Grund und Boden für den Bahnbau unentgeltlich beizustellen und 200—300 neue Aktien in Ungarn zu elokiren. Ein Beweis, wie tief bereits die Erkenntniss von der Nothwendigkeit der Eisenbahnen, die noch wenige Jahre vorher stark angezweifelt und bekämpft wurde, eingedrungen war.

Das Komitee entschloss sich, in richtiger Würdigung der Sachlage, auch eine technische Kommission einzusetzen, die mit der Leitung dieser Arbeiten betraut wurde. Der K. K. Hofbaurath Hermenegild Francesconi trat an die Spitze und berief den Niederösterreichischen Oberbaudirektor Johann von Kudriaffsky und Professor Riepl an seine Seite. G.

Aus dem Bericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements über die Geschäftsführung im Jahre 1896.

(Schluss aus Nr. 47.)

Bei verschiedenen Hauptbahnen entspricht gegenwärtig der Stand der Lokomotiven dem wirklichen Bedarf nicht vollständig, worauf die betreffenden Bahnen aufmerksam gemacht wurden. Bei der Nordostbahn erfolgt auch der Ersatz der alten Wagen in unzulänglicher Weise.

Bei den Lokomotivbeschaffungen ist durchweg eine Tendenz zur Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit zu konstatiren, wobei 85 und 90 km als zu erstrebende Höchstgeschwindigkeit angenommen werden. Die bezüglichen Vorlagen wurden in der Meinung genehmigt, dass auch mit der Verbesserung des Oberbaues vorgegangen werde und dass nur auf entsprechend ausgerüsteter Bahn die zugestandenen grossen Geschwindigkeiten zur Anwendung kommen dürfen.

Bei Anschaffungen von Güterwagen erhalten die gedeckten Wagen, mit Rücksicht auf den Viehtransport, grössere Luftöffnungen als früher. Bei den neuen Eilgutwagen wurde der Radstand grösser angenommen und es kamen flexiblere Federn zur Anwendung.

Die elektrischen Trambahnen weisen eine starke Zunahme auf. Bei Anlage derselben wird zum theil wesentlich über die bisher üblichen Steigungen hinausgegangen; Gefälle von 80 bis 90 ‰ treten immer häufiger auf, weshalb der Konstruktion der Wagen, insbesondere der Bremse, ganz besondere Sorgfalt gewidmet werden muss. Eine Linie der Trambahnen in Lausanne weist sogar 113 ‰, d. h. die grösste bis jetzt in Europa auf einer Adhäsionsbahn vorkommende Steigung auf. Ausser der üblichen Handbremse und der elektrischen Bremse ist an den für diese Strecke speziell bestimmten 3 Wagen eine Nothbremse für aussergewöhnliche Fälle angebracht, die von der Adhäsion zwischen Schiene und Rad unabhängig ist und mittelst Kratzer auf in das Strassenbett eingelassene Weichholzbalken einwirkt.

Die Aenderungen im Rollpark der Schweizerischen Bahnen während des abgelaufenen Jahres waren folgende:

An Normalbahnlokomotiven wurden 18 Stück ausrangirt und 32 Stück neubeschafft, sodass der Zuwachs 14 Stück beträgt; bei den sonstigen Bahnen wurden 8 Lokomotiven neubeschafft. Der Bestand an Lokomotiven Ende 1896 beträgt für Normalbahnen 825 Stück, für sonstige Bahnen 199, zusammen 1 024 Stück.

An Personenwagen wurden für Normalbahnen 37 Stück ausrangirt und 76 Stück neubeschafft, was einen Zuwachs von 39 Stück ergibt; für sonstige Bahnen 1 Stück ausrangirt und 79 neubeschafft; Zuwachs 78 Stück. Der Bestand an Personenwagen zu Ende 1896 beträgt:

	Achsen	Plätze
Normalbahnen	5 371	96 957
Schmalspurbahnen	890	12 659
Elektrische Bahnen	266	3 954
Zahnrad- und Seilbahnen	330	5 350
Tramways	248	3 932
Zusammen	7 105	122 852

An Bahnpostwagen waren vorhanden: zweiachsige 151, dreiachsige 61, im ganzen 212 Stück, wovon 6 für 1 m Spurweite; an Gepäckwagen für Normalbahnen 850 Achsen, für sonstige Bahnen 90, zusammen 940 Achsen; an Güterwagen für Normalbahnen 21 748 Achsen, für sonstige Bahnen 927, zusammen 22 675 Achsen.

Im Laufe des Jahres 1896 wurden von den Kontrolorganen 177 (17,7 % der Kessel) innere Kesseluntersuchungen, 229 (22,9 % der Kessel) periodische Druckproben an gebrauchten Kesseln und 58 Druckproben an neuen Kesseln vorgenommen. Dabei macht der Bericht auf die Erfahrung aufmerksam, dass ein Kessel, der bald im Feuer ist, bald kalt herumsteht, das eine Mal mit, das andere Mal ohne Wasser, in der gleichen Zeit viel mehr leidet, als ein ganz regelmässig im Dienst stehender, normal beanspruchter Lokomotivkessel.

Von Lokomotivdefekten wurden 232 der Kontrole zur Kenntniss gebracht. Achsbrüche sind 3, Radreifbrüche 38 vorgekommen. Keiner hatte, abgesehen von Zugverspätungen, weitere Folgen. Kuppelungsbrüche auf offener Linie sind im ganzen 30 gemeldet worden.

Auf die Heranbildung eines tüchtigen Lokomotivpersonals wurde möglichst hingearbeitet und sind mit November 1896 neue, bedeutend verschärfte bezügliche Vorschriften in Kraft getreten.

Die Dampfheizung ist bei den Schweizerischen Wagen durchgeführt.

Eine Entscheidung über die Wagenbeleuchtungsfrage wurde infolge Auftretens der Acetylenbeleuchtung verschoben. Versuche mit dieser neuen Beleuchtungsart wurden von zwei Hauptbahnverwaltungen vorgenommen, von einer derselben aber endgültig wieder aufgegeben.

Die Kontrole der Fahrgeschwindigkeit mittelst Geschwindigkeitsmessern ist bei den Schweizerischen Lokomotivbahnen so ziemlich durchgeführt. Für Strassenbahnen wurden hierin Erleichterungen zugestanden.

Im Abschnitt Bahnbetrieb wird konstatirt, dass im Berichtsjahre weder über das Personen-, noch über das Gütertarifwesen Vorkommnisse von einschneidender Bedeutung zu melden seien. Im Vergleich zu dem Ausland werden von den Schweizerischen Bahnen nur sehr geringfügige Begünstigungen für den Export von Gütern zugestanden.

Die Verkehrsmengen und Transporteinnahmen der Schweizerischen Bahnen ergeben sich aus folgenden Zusammenstellungen, wobei zu bemerken ist, dass das Jahr 1896 rücksichtlich des Personenverkehrs infolge der Landesausstellung in Genf abnormale Verhältnisse aufweist, was bei Vergleichung mit dem Vorjahre zu beachten ist.

Die Betriebslänge der Normalspurbahnen (exklusive normalspurige Berg- und Spezialbahnen) erfuhr einen Zuwachs von 2 km; sie sieg von 3 072 km Ende 1895 auf 3 074 km Ende 1896. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug:

im Jahre 1896 . . .	43 015 131	Reisende
„ „ 1895 . . .	39 901 051	„
daher Vermehrung .	3 114 080	Reisende.

Güter (inklusive Gepäck) wurden auf den Normalspurbahnen befördert:

im Jahre 1896	11 896 393	t
„ „ 1895	10 836 171	„
daher Vermehrung	1 060 222	t.

Die Vergleichung der Transporteinnahmen der Normalspurbahnen ergibt folgende Resultate:

Einnahmen	1896 Frcs.	1895 Frcs.	Vermehrung pro 1896 Frcs.	%
Personenverkehr	43 152 889	40 679 116	2 473 773	6,1
Güterverkehr, inklusive Gepäck und Vieh . . .	63 146 007	59 015 099	4 130 908	7,0
Gesammt - Transporteinnahmen	106 298 896	99 694 215	6 604 681	6,6

Die Fahrleistungen im Jahre 1896 betrugen im ganzen:

24 198 468	(1895: 22 800 489)	Zugkm,
576 991 116	(1895: 565 595 472)	Achskm, und zwar von
401 554	(1895: 333 918)	fahrplanmässigen Personenzügen,
3 638	(1895: 4 349)	Fakultativ- und Extra - Personenzügen,
72 038	(1895: 115 284)	fahrplanmässigen Güterzügen mit Personenbeförderung,
338		Fakultativ- und Extra-Güterzügen mit Personenbeförderung,
104 556	(1895: 95 980)	fahrplanmässigen reinen Güterzügen,
40 151	(1895: 37 679)	reinen Fakultativ- und Extra-Güterzügen.

Auf Anregung der Gotthardbahn wurde ein Einverständniss zwischen den Schweizerischen und ausländischen Bahnen, zur Führung eines neuen Schnellzugs zwischen Basel und Chiasso, mit gekürzter Fahrzeit und vorzüglichen Anschlüssen nördlich und südlich der Schweiz, erzielt. Dieser Zug fährt seit 1. d. Mts., ferner ist vom gleichen Zeitpunkt ab die Fahrzeit des um 7 Uhr 25 Minuten von Basel nach Chiasso abgehenden und des um 8 Uhr 50 Minuten Abends von Chiasso in Basel eintreffenden Expresszuges gekürzt worden. Damit wird in der Richtung Nord Süd eine um 4 Stunden frühere Ankunft in Rom als bisher erreicht und in umgekehrter Richtung die Fahrt Mailand-Basel um rund 2 Stunden gekürzt.

Die Verfügung, dass die Sommerfahrpläne künftig am 1. Mai in Kraft treten sollen, wurde für dieses Jahr fallen gelassen, weil die Betriebseröffnung der neuen Linien der Gotthardbahn und der Nordostbahn erst am 1. Juni möglich war.

Die Unfälle im Eisenbahnbetriebe vertheilten sich wie folgt:

	1896	1895
Entgleisungen auf Stationen	46	45
„ „ offener Bahn	18	30
Zusammenstösse in den Stationen	25	33
„ auf offener Bahn	—	3
sonstige Unfälle	936	851

Die Anzahl der Entgleisungen und der Zusammenstösse ist gegenüber dem Vorjahre um je 11 zurückgegangen, dagegen haben sich die Unfälle, von denen Menschen betroffen wurden, auch dieses Jahr wiederum vermehrt; an der Vermehrung partizipiren hauptsächlich die Nordost- und die Centralbahn, erstere mit 39, letztere mit 56 Unfällen. Bei der Jura-Simplonbahn haben sich die Tödtungen um 10 vermehrt, während die Verletzungen um 37 zurückgegangen sind. Die Unfälle infolge Ausgleiten, Fehltreten beim Auf- und Absteigen von Fahrzeugen haben zugenommen und sind namentlich der Unvorsichtigkeit des Absteigens von im Laufe befindlichen Zügen eine grössere Anzahl von Reisenden zum Opfer gefallen. Wesentlich vermehrt haben sich die Unfälle infolge unvorsichtigen Ueberschreitens der Geleise seitens Drittpersonen und die Augenverletzungen infolge Funkenwurfes der Lokomotiven, prozentual verringert die beim Aus-, Ein- und Umladen von Gütern stattgehabten Unfälle sowie diejenigen, die verschiedenen anderen Ursachen bezw. mehr oder weniger unglücklichem Zufall zuzuschreiben sind. Die sämmtlichen Unfälle hatten 66 Tödtungen (gegen 47 im Vorjahre) und 842 Verletzungen (gegen 797 im Vorjahre) von Personen zur Folge.

Die letzte der Entschädigungsforderungen aus dem im Jahre 1891 stattgefundenen Eisenbahnunfall bei Mönchenstein ist im Jahre 1896 erledigt worden und stellt sich nun die Gesammtsumme der Entschädigungen wie folgt:

449 243,75	Frcs.	einmalige Entschädigung und
13 638,—	„	jährliche Rente an die Hinterlassenen der 72 Getödteten,
843 199,39	„	einmalige Entschädigung und
17 800,—	„	jährliche Rente an 180 Verletzte.

Der gleichen Jahres bei Zollikofen stattgehabte Eisenbahnunfall ist bis auf einen Fall erledigt und sind bis dahin bezahlt worden:

165 971,52	Frcs.	einmalige Entschädigung und
6 900,—	„	jährliche Rente an die Hinterlassenen der sämmtlichen 18 damals Getödteten,
455 287,39	„	einmalige Entschädigung und
4 929,—	„	jährliche Rente an 123 Verletzte.

Im Berichtsjahre ist auch die letzte der aus der Katastrophe des Dampfers „Montblanc“ auf dem Genfer See im Jahre 1892 resultirenden Entschädigungsforderungen erledigt worden, und stellt sich die Gesammtsumme der ausbezahlten Entschädigungen auf 360 416,15 Frcs. für 26 getödtete und eine verletzte Person.

Die Erhebungen über *Vollziehung des Arbeitsgesetzes* haben auch im Berichtsjahre zahlreiche Unregelmässigkeiten zu Tage gefördert, wobei der Bericht aber doch gegenüber den letzten Jahren eine Besserung konstatirt. Immerhin mussten noch mehrere Gesellschaften ernstlich vermahnt werden.

In Vollziehung des *Rechnungsgesetzes* von 1883 wurden die Rechnungsvorlagen für 1895 von 77 Bahngesellschaften geprüft und dem Bundesrath zur Beschlussfassung unterbreitet. Von der staatlichen Kontrole ausgeschlossen blieben gemäss Gesetz die Rechnungen von 7 Eisenbahnen, welche Kantonen, Gemeinden und Privaten angehören und diejenigen von 5 ausländischen Unternehmungen, welche Bahnlinien auf Schweizer Gebiet betreiben.

Das *Baukonto* mit Einschluss der Ausgaben für unvollendete Linien und Objekte für die im Inland domilizirten Unternehmungen (exklusive die dem Kanton Genf gehörende Linie Genève-Annemasse) betrug:

auf Ende 1894	1 108 387 968	Frcs.
„ „ 1895	1 134 493 147	„
Vermehrung für 1895 . .	26 105 179	Frcs.

Diese Summe zerlegt sich in Verwendungen für alte Linien 10 957 657 Frcs. und in Verwendungen für neue Linien

15 147 522 Frcs. Die hauptsächlichsten Verwendungen auf die alten im Betriebe stehenden Linien umfassen die Kosten von Bahnhofsumbauten, für Anlage von Doppelgeleisen und für Vermehrung des Rollmaterials.

In Vollziehung des Hilfskassen-Gesetzes wurden auch im Jahre 1896 eine Anzahl Statuten von Hilfskassen vom Bundesrath genehmigt. Eine Zusammenstellung der Bilanzen auf Ende 1895 für diejenigen Hilfskassen, welche den Bestimmungen des Hilfskassen-Gesetzes unterstellt sind, zeigt an vorhandenem Vermögen 22 702 407 Frcs. und an Defizit gemäss den letzten versicherungstechnischen Berechnungen 8 155 826 Frcs., wobei noch zu bemerken ist, dass diese Berechnungen für die Hauptbahnen aus den Jahren 1889 und 1890 herrühren und die gesetzlich vorgeschriebenen Neuberechnungen für 1894 bezw. 1895 noch ausstehen.

Aus dem Württembergischen Landtag.

Bei der Debatte über die Eisenbahnpetitionen in der Kammer der Abgeordneten (vergl. den Bericht in Nr. 23 S. 199 d. Ztg.) sind neben den lokalen Verhältnissen auch Fragen allgemeiner Natur erörtert worden, und es soll über den letzteren Theil der Verhandlungen in nachstehendem kurz berichtet werden.

Der Berichterstatter Stockmayer führte aus, es seien noch niemals so viele Eisenbahnpetitionen in der Kammer zur Berathung gekommen wie diesmal und es erscheine als etwas selbstverständliches, dass nunmehr den Nebenbahnen eine grössere Beachtung geschenkt werde und dass die Wünsehe auf raschere und ausgiebigere Erstellung der letzteren immer dringender werden. Nachdem in den letzten Jahren verschiedene Nebenbahnen erstellt worden seien und sich bei all diesen Bahnen gezeigt habe, dass der Verkehr allgemein und in kürzester Zeit ein regerer und ausgedehnterer geworden sei, als vor Erstellung dieser Bahnen, suchen selbstverständlich auch andere bahnlose Gebiete dieses besten Verkehrsmittels theilhaftig zu werden. Die bestehenden Bahnen seien für die von ihnen berührten Bezirke und Landestheile jetzt schon zum Segen geworden. Der Konkurrenzkampf auf allen Gebieten der Produktionsthätigkeit werde immer gewaltiger, in bahnlosen Landestheilen könne dieser Kampf auf die Dauer mit an der Bahn gelegenen Betrieben nicht ausgehalten werden. In manchen der eisenbahnlosen Bezirke machen sich Abnahme der Bevölkerungsziffer, Entwerthung von Grund und Boden und andere Anzeichen bemerkbar, welche auf einen Rückgang der merkantilen und industriellen Verhältnisse, überhaupt auf einen Rückgang des öffentlichen Wohlstandes hinweisen. Soweit durch die Erstellung von Bahnen solchen Kalamitäten gesteuert und dadurch zur Hebung des allgemeinen Volkswohlstandes beigetragen werden könne, sei es unzweifelhaft Pflicht des Staates, dieser Aufgabe in umfassender Weise gerecht zu werden. Der Berichterstatter verweist auf die Ergebnisse der Sächsischen Schmalspurbahnen im einzelnen und zieht daraus den Schluss, dass dieselben ihrer vornehmsten Aufgabe, nämlich der Aufgabe, zur Hebung des allgemeinen Volkswohlstandes beizutragen, in umfassender Weise gerecht geworden und dass die Erwartungen, welche seiner Zeit von der Sächsischen Staatsregierung und der Volksvertretung an den Bau dieser Linien geknüpft wurden, in der Hauptsache erfüllt worden seien. Aehnliche Verhältnisse bezüglich der Nebenbahnen liegen nach der Meinung des Berichterstatters wie in Sachsen so auch in Württemberg vor. Hier wie dort sei das Netz der Hauptbahnen in der Hauptsache ausgebaut und es handle sich im wesentlichen auch in Württemberg darum das Netz der Nebenbahnen auszubauen. Der Ruf nach solchen Bahnen werde nicht mehr verstummen, er werde im Gegentheil immer dringender werden.

Neben der Industrie habe vor allem die Landwirthschaft ein Recht diese Bahnen zu verlangen, denn deren Erstellung gehöre wesentlich zu den Mitteln, um sie im Kampf ums Dasein zu unterstützen. Es handle sich um die Verfolgung grosser volkswirthschaftlicher Ziele und Interessen. Es müsse rascher vorwärts gehen im Bau von Nebenbahnen, denn bei dem riesigen Anwachsen des Verkehrs können Betriebe, welche abseits des Bahnverkehrs liegen, auf die Dauer die Konkurrenz nicht mehr aushalten, sie müssen zu Grunde gehen.

Der zweite Berichterstatter Vogler sprach sich in ähnlichem Sinne aus. Es sei als ein grosses Glück zu bezeichnen, dass die vor noch nicht langer Zeit bestandene Anschauung, dass nur normalspurige Lokalbahnen dem Bedürfniss zu genügen vermögen, aufgegeben und man zu der Einsicht gekommen sei, dass thatsächlich mit der Anlage schmalspuriger Bahnen fast ausnahmslos der Zweck ebenso, jedoch mit viel geringeren Mitteln, erreicht werden könne. Eine raschere Fortsetzung des Lokalbahnbaues werde unzweifelhaft nach den Erfahrungen in anderen Ländern den erwünschten allgemeinen wirthschaftlichen Ausgleich durch Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft, Beseitigung von Nothstand und Bevölkerungsrückgang, sowie der Entwerthung von Grund und Boden und Gebäuden und durch Schaffung von Arbeitsgelegenheit bringen, die Hauptbahnen werden ertragsbringender und nutzbarer für den Verkehr und für die wirthschaftlichen Kräfte des Landes sich gestalten, eine allmähliche Verdichtung der Maschen des Eisenbahnnetzes werde speziell für das Eisenbahnwesen selbst und dessen grössere Konsolidirung und Befestigung von den wohlthätigsten Wirkungen sein.

Der dritte Berichterstatter Dr. Hartranft bemerkt unter anderem, es zeige die Erfahrung, dass manche Orte die an einer Bahn liegen, nicht den allgemeinen Aufschwung genommen haben, den sich die Bevölkerung zuvor versprochen habe und dass manche Bahnstrecke sich nicht so rentire, wie man erwartet habe. Wo nichts sei, sei auch nichts zu holen. Aus diesen Gründen werde man sehr vorsichtig sein müssen bei der Anlage neuer Schienenstränge, man werde vor allem solche Gebiete aufzusuchen haben, wo Gelegenheit zur Beförderung von Massengütern sei, wo eine rege Arbeiterbevölkerung sich befinde, wo darum auch ein günstiger Platz für grössere Fabrikanlagen vorhanden sei. Die Lokalbahnen sollen so einfach und billig als möglich angelegt und betrieben werden. Die billigsten Bahnen seien wohl die Strassenbahnen und die Zeit werde kommen, wo man solchen allgemeine Beachtung schenken werde. Mögen auch zur Zeit in betreff der Zweckmässigkeit dieser Bahnen noch mancherlei Vorurtheile bestehen, sie werden künftig sicher verschwinden. Redner beleuchtet auch die Vortheile der Tertiärbahnen näher und verbreitet sich über den Privatbahnbau. Ferner regt er eine gesetzliche Regelung des Kleinbahnbaues an, wovon er sich eine Steigerung der Unternehmungslust verspricht. Möge man über die Grundsätze, welche beim künftigen Eisenbahnbau zu befolgen seien, über die allgemeinen Gesichtspunkte, von denen man auszugehen habe, über die Wege, die einzuschlagen seien, verschiedener Meinung sein, so viel sei jedenfalls sicher, Regierung und Stände, Bezirke und Gemeinden, Korporationen und Privatgesellschaften müssen zusammenwirken, um die ganze Entwickelung des Eisenbahnwesens in diejenigen Bahnen zu lenken, auf denen das Gedeihen der Landwirthschaft und der Industrie erwartet werden könne.

Der Präsident des Staatsministeriums, Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten, Dr. Freiherr von Mittnacht, legt in eingehender Weise die Stellung der Regierung zum allgemeinen Theil des Kommissionsberichtes dar. Er betont, dass, wenn das Haus sich die acht von der Kommission aufgestellten Grundsätze (siehe unten) aneignen würde, abgesehen von dem Impulse zum rascheren Bau, nichts Wesentliches geändert werde. Was das raschere Bauen betreffe, so gebe er zu und könne es nicht bestreiten, dass in Württemberg in neuerer Zeit in Bezug auf den Neubau von Eisenbahnen, insbesondere von Nebenbahnen, eine gewisse Beschränkung stattgefunden habe. Er glaube aber, dass für Eisenbahnbauten überhaupt, also auch für Erweiterungen und Verbesserungen der bestehenden Bahnen, genügend Geld ausgegeben worden sei im Verhältniss zur Finanzlage. Ausserordentliche Ausgaben für die bestehenden Eisenbahnen und ein ungenügender Ertrag derselben seien es gewesen, welche in den letzten Jahren eine Beschränkung im Bau von unrentablen Nebeneisenbahnen — und nur um unrentable Nebeneisenbahnen handele es sich noch in Württemberg — nach seinem Erachten nothwendig haben erscheinen lassen. Nun sei ja neuerdings glücklicher Weise eine finanzielle Besserung eingetreten. Nach den vorläufigen Rechnungsergebnissen des Jahres 1896/97 werde das Eisenbahndefizit gänzlich verschwinden, und es werde sich wahrscheinlich ein mässiger Ueberschuss des Eisenbahnerträgnisses gegenüber dem Bedarf für die Verzinsung der Eisenbahnschuld ergeben.

Wenn man nun mit Rücksicht auf diese günstige finanzielle Lage der Meinung sei, dass in Zukunft — die Vergangenheit glaube er gerechtfertigt zu haben — ein rascheres Tempo im Bau von Nebeneisenbahnen stattfinden solle, so wolle er dem nicht entgegentreten; die Motive zu diesem Wunsch seien ja hauptsächlich volkswirthschaftliche Motive und schon die Denkschrift der Regierung vom Jahre 1895 sei keineswegs bloss vom fiskalischen Standpunkt ausgegangen. Die Bemerkungen in der Denkschrift beweisen es, dass auch die Regierung auf die volkswirthschaftlichen Motive Werth gelegt habe und Werth legen werde. Aber vor einem möchte er warnen: vor einem zu hastigen Vorgehen. Wenn man an allen Ecken und Enden zugleich Nebenbahnen bauen wollte, dann erhöhen sich ganz unausbleiblich die Baukosten, die Regierung bekomme ein zu

zahlreiches technisches Personal, welches nachher dauernd unterzubringen schon einmal in früherer Zeit grosse Schwierigkeiten bereitet habe. Unter allen Umständen glaube er — es werde dies auch im Sinne der Kommission liegen — dass es sich empfehle, eine gewisse Stetigkeit in dem gewünschten rascheren Bau von Nebeneisenbahnen zu beobachten.

Nach einer Würdigung der finanziellen Tragweite der Kommissionsbeschlüsse und Anträge mit Anführung von Ziffern bemerkt der Herr Ministerpräsident, ob die Ausgabenvermehrung bezw. der Einnahmeausfall der beim Bau der zur Berücksichtigung vorgeschlagenen Bahnen das Gleichgewicht der Finanzen auch dann nicht erschüttern werde, wenn, wie als sehr möglich in Rechnung genommen werden müsse, die Verkehrsverhältnisse sich wieder verschlechtern, das sei eine Frage, die eine ernste sein werde für den Leiter des Finanzwesens. Er werde nicht eben beruhigt werden durch den Vorschlag der Kommission von der bestehenden Uebung, dass der Bau solcher Bahnen, deren Baukapital eine volle Verzinsung nicht erwarten lasse, nur nach Maassgabe der vorhandenen Restmittel oder Mittel aus der laufenden Verwaltung erfolgen dürfe, ferner nicht festgehalten, vielmehr, soweit solche Quellen nicht ausreichen, über die zu beschaffenden Mittel eine Verständigung gesucht werden solle. Die Verständigung, von der hier so im allgemeinen die Rede sei, könne sich nach seinem Dafürhalten doch bloss darauf beziehen, dass man die unrentablen Nebenbahnen erbaue aus Kreditmitteln. Für ein solches Vorgehen können zwar volkswirthschaftliche Gründe sprechen, er könne sich aber der Befürchtung nicht ganz entschlagen, dass alle Eisenbahnpetenten künftig der Meinung sein werden, gerade bei ihnen liegen solche dringende volkswirthschaftliche Gründe vor. Es werde nicht zu verkennen sein, dass mit dem Aufgeben der seitherigen Uebung eine gewisse Schranke niedergerissen werde gegenüber übermässigen Eisenbahnwünschen, wie sie denn doch auch sich vorfinden. Nach seinem Dafürhalten könne doch nur derjenige Staat aus Kreditmitteln unrentable Bahnen bauen, der hinreichend finanziell stark ist. Die Herren Abgeordneten mögen über die volkswirthschaftlichen Momente noch so schöne Ausführungen geben, es werde ihnen nie gelingen, von der allgemeinen Finanzlage des Landes den Eisenbahnbau abzulösen und denselben bloss auf die volkswirthschaftliche Nützlichkeit zu stützen. Wenn übrigens an dem Grundsatze festgehalten werde, dass die Interessenten Zuschüsse nach Maassgabe ihre Leistungsfähigkeit zu gewähren, mindestens aber für die Kosten der Grunderwerbung aufzukommen haben, und dass von diesem Mindestmaass nur ganz ausnahmsweise abgesehen werden soll, wenn zweifellos klarliege, dass die Leistungsfähigkeit des Interessenten nicht einmal so weit reiche, dann werde allerdings dafür gesorgt sein, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Es sei gegenwärtig ein, wie er glaube, über das richtige Maass hinausgehendes Drängen nach Eisenbahnen wahrzunehmen. Es werden Eisenbahnprojekte aufgestellt, weil der Nachbar ein Eisenbahnprojekt aufgestellt hat und man glaube, wenn ein schnell zusammengesetztes Eisenbahnkomitee eine Bahn nach der Karte trassirt habe, dass dann alles gethan sei. Es grassire gegenwärtig im Lande ein Eisenbahnfieber und diesem werde der letztbezeichnete Grundsatz eine heilsame Dämpfung und Abkühlung zu theil werden lassen.

Bezüglich der Privatunternehmungen bemerkt der Herr Ministerpräsident, die Eisenbahnverwaltung habe bisher keinem Unternehmer, der in Württemberg eine Bahn bauen wollte, die geringsten Schwierigkeiten in den Weg gelegt. Ueber die Kleinbahnen führt er an: Im Deutschen Reiche bestehe nur in einem Staat, in Preussen, ein Gesetz über die Kleinbahnen und zwar vom 28. Juli 1892. In § 1 dieses Gesetzes sei der Begriff von Kleinbahnen bestimmt. In Württemberg könnte man zunächst den Begriff von Kleinbahnen nur dahin feststellen, dass Kleinbahnen diejenigen sind, welche nicht Haupt- oder Nebenbahnen, und welche deshalb den gesetzlichen Bestimmungen über Haupt- oder Nebeneisenbahnen nicht unterworfen sind. Zur Zeit beabsichtige die Regierung nicht Kleinbahnen auf Rechnung des Staates zu bauen. Er sei auch überzeugt, dass, wenn es geschehen würde, die Anforderungen der Interessenten in kurzem sich so steigern würden, dass das Unternehmen über den Rahmen der Kleinbahn bald hinausgewachsen wäre. Er habe aber Einleitung getroffen, dass ein Gesetzentwurf über Kleinbahnen ausgearbeitet werde. An der Hand dieses Gesetzentwurfes soll dann von der Regierung geprüft werden, ob für Württemberg überhaupt die Erlassung gesetzlicher Bestimmungen über Kleinbahnen ein Bedürfniss sei.

Bei der Abstimmung wurden die von der volkswirthschaftlichen Kommission aufgestellten acht Grundsätze angenommen. Diese Grundsätze lauten: 1. der Bau von Nebenbahnen sollte in rascherer Folge als bisher fortgesetzt werden; 2. die Aufstellung von Grundsätzen, nach welchen ein- für allemal über die Reihenfolge der Inangriffnahme dieser Bahnen entschieden werden könnte, ist unmöglich; 3. nur sollte solchen Gegenden, die von den bestehenden Bahnen sehr erheblich entfernt sind, immerhin besondere Berücksichtigung zu theil werden; 4. möglich und nöthig ist ein unter Berücksichtigung der allgemeinen und lokalen Verhältnisse aufzustellendes Arbeitsprogramm für eine Reihe von Jahren; 5. an der Uebung, dass der Bau solcher Bahnen, deren Baukapital eine volle Verzinsung nicht erwarten lässt, nur nach Maassgabe der vorhandenen Restmittel oder Mittel aus der laufenden Verwaltung erfolgen dürfe, soll ferner nicht festgehalten, vielmehr, soweit solche Quellen nicht ausreichen, über die zu beschaffenden Mittel eine Verständigung gesucht werden; 6. festzuhalten ist dagegen an dem Grundsatz, dass die Interessenten Zuschüsse nach Maassgabe ihrer Leistungsfähigkeit zu gewähren, mindestens aber für die Kosten der Grunderwerbung aufzukommen haben. Von diesem Mindestmaass soll nur ganz ausnahmsweise abgesehen werden, wenn zweifellos klar liegt, dass die Leistungsfähigkeit der Interessenten nicht einmal so weit reicht; 7. Privatunternehmungen sollen nicht grundsätzlich ausgeschlossen sein. Soweit solche aber nur mit einer erheblichen staatlichen Subvention ausführbar wären, soll für die Regel dem Bau durch den Staat der Vorzug gegeben werden; 8. was speziell die nach Ansicht der Kommission für die nächste Zeit seitens des Staats in Angriff zu nehmenden Bahnbauten betrifft, so kann die Anwendung des Tertiärbahnsystems (Kleinbahnen) jetzt noch nicht in Frage kommen.

Auf eine von der volkswirthschaftlichen Kommission an den Herrn Ministerpräsidenten gerichtete Anfrage, wie sich die Königl. Regierung die Gestaltung eines Gesetzentwurfs über die Reihenfolge des Baues von Nebenbahnen vorstelle, erklärte derselbe: Die Regierung habe kein besonderes Interesse daran, ob die Form einer Denkschrift oder eines Gesetzentwurfs gewählt werde, sie gehe nur davon aus, dass die langwierigen und gründlichen Berathungen doch auch ein positives Resultat haben sollten. Wolle die gesetzliche Regelung gewählt werden, so wäre die Absicht der Regierung, beim nächsten Zusammentritt der Stände denselben einmal einen Baugesetzentwurf für die erste Finanzperiode vorzulegen, der vier Bahnen umfassen solle und eine Subvention für eine Privatunternehmung. Daneben würden in einem gleichzeitig vorzulegenden Gesetzentwurf die dann noch verbleibenden, nach den anzustellenden vollständigen Erhebungen bauwürdig erscheinenden und von der Kammer zur Berücksichtigung empfohlenen Bahnen, in alphabetischer Reihenfolge zusammengestellt, als zur Ausführung in den beiden nächstfolgenden Finanzperioden bestimmt aufgeführt werden, wogegen die Mittel zur Ausführung dieser Bahnen im Gesetz selbst nicht gefordert werden sollen. Es würden hierbei noch etwa zehn Bahnen in Betracht kommen. Nach diesem Plan wären, vorausgesetzt, dass die Verhältnisse anhaltend günstig bleiben, sämmtliche in Frage kommenden Bahnen mit einem Gesammtaufwand von etwa 14 000 000 ℳ binnen 6 Jahren in Angriff zu nehmen und dies von vornherein gesetzlich festgelegt. Auf einen längeren Zeitraum sollte sich die gesetzliche Festlegung überhaupt nicht erstrecken.

Die Kommission glaubt, dass ein solcher Vorschlag den Absichten des Hauses, das einen rascheren Bau von Nebenbahnen erstrebe, entsprechen dürfte. Der Antrag der Kommission geht dahin: die Königl. Staatsregierung zu ersuchen, bezüglich der Ausführung der zur Berücksichtigung empfohlenen Bahnen nach Abschluss der anzustellenden Erhebungen der Ständeversammlung in Form eines Gesetzentwurfs Vorschläge zu machen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Eröffnung von Stationen. K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Am 1. Juli d. J. wird an der Linie Nabresina-Cormons zwischen Bivio-Duino und Monfalcone die Haltestelle Duino für den Personenverkehr und die Aufnahme von Reisegepäck gegen Nachzahlung eröffnet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen. K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Krhanitz und Eule in Kilometer 15.9 der Lokalbahn Cercan-Modran gelegene Haltestelle Požár wird am 26. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen. Eisenbahn-Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Die an der neu eröffneten Strecke Wemmetsweiler-Lebach gelegene Station Illingen hat die Bezeichnung Illingen (Rheinpr.) erhalten.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Vom 1. Mai d. J. ab führt die Station Falgendorf den Namen Falgendorf-Widach.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2465 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die Bestellung eines neuen Redakteurs der Vereinszeitung (abgesandt am 18. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Juli d. J. wird der 5. Nachtrag zur 4. Ausgabe der Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben werden.

Aus dem Deutschen Reich.

Gesetz, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes usw.

Der „Reichsanzeiger" veröffentlicht das Gesetz, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern (v. 8/6. 1897).

Das Gesetz entspricht genau dem Wortlaute des Entwurfs, den wir in Nr. 35 S. 307 d. Ztg. mitgetheilt haben.

Landes-Eisenbahnrath.

Auf der Tagesordnung der am 24. d. Mts. stattfindenden Sitzung des Landes-Eisenbahnraths stehen folgende Gegenstände:

1. Anträge, betreffend
   a) Ermässigung der Frachtsätze für Stückgüter auf weitere Entfernungen,
   b) Ermässigung der Tarifsätze auf weitere Entfernungen für den gesammten Güterverkehr;
2. Frachtermässigung für Torfstreu und Torfmüll;
3. Frachtermässigung für Kalksteine von Rübeland und Elbingerode nach Stassfurt, Schönebeck und Magdeburg;
4. Frachtermässigung für Schwefelkiesabbrände bei der Beförderung an Entzinkungsanstalten;
5. Mittheilung über genehmigte und versagte Ausnahmetarife usw.

Ausserdem mehrere von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathene, für die Beschlussfassung der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge zu der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs von allgemeinem Interesse, betreffend: Wein, Häute und Felle, Holzbrikets (Pressholz), Kalkschlamm (Rückstand aus der Ammoniaksoda-Fabrikation), Retorten aus Chamotte oder Thon zur Ausfuhr, Dauerkartoffeln.

Betriebseröffnungen.

Demminer Kleinbahnen. Die 39,9 km lange Reststrecke Schmarsow-Treptow a/Toll. ist am 5. d. Mts. in Betrieb genommen worden. Die Leitung des Betriebes erfolgt durch die Betriebsabtheilung Greifswald der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Co.

Kleinbahn Voldagsen-Duingen. Die Schlussstrecke Salzhemmendorf-Duingen mit den Stationen Eggersen, Levedagsen, Thüste, Weenzen und Duingen wird am 1. Juli d. J. dem Betriebe übergeben werden. Den Betrieb führt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter in Hannover.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Kattowitz. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Kattowitz macht bekannt, dass die Verladung von Schweinen auf den Haltestellen Bolatitz und Kuchelna untersagt worden ist.

Aenderung von Stationsnamen.

Halle-Hettstedter Eisenbahn. Vom 1. Juli d. J. ab führt die Haltestelle Benkendorf die Bezeichnung „Cöllme".

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Die Generalversammlung genehmigte einstimmig den Rechnungsabschluss und setzte die Dividende auf 3 % fest. An Stelle des Antrags der Verwaltung, aus dem Erlös für die Bahn in Höhe von 20 000 000 Frcs. Belgischer 3 % Rente gleich rund 16 000 000 ℳ (auf den Nennwerth der Belgischen Rente gerechnet) 500 ℳ auf jede Aktie von 600 ℳ zurückzuzahlen und sodann je 6 Aktien zu einer neuen von 600 ℳ zusammenzulegen, wurde auf Antrag des Bankiers Jarislowsky-Berlin beschlossen: Das Aktienkapital wird zusammengelegt nach Ermessen der Direktion, jedoch soll die Verwaltung bei Veräusserung der 3 % Belgischen Rente, welche den Kaufpreis für die Eisenbahn darstellt, mindestens 500 ℳ auf die Akite zurückzahlen. Die Veräusserung der 3 % Rente soll ferner nicht unter dem Nennwerth geschehen. Die Zusammenlegung der Aktien soll späterer Zeit vorbehalten werden, ebenso die Festsetzung der weiteren Einzelheiten der Rückzahlung.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht für 1896/97 betrug die Betriebseinnahme 436 465 ℳ (im Vorjahre 378 715 ℳ) und die Betriebsausgabe 187 888 (162 113) ℳ, sodass ein Betriebsüberschuss von 248 577 (216 602) ℳ verbleibt. Hiervon gehen ab 6 776 (16 313) ℳ konzessions- und satzungsmässige Rücklagen, 4 680 (5 646) ℳ erfordern Verzinsung und Tilgung der Anleihe, sodass ein Ueberschuss von 237 121 (194 643) ℳ zur Verfügung bleibt, für den folgende Verwendung vorgeschlagen wird: Eisenbahnsteuer 7 875 (5 225) ℳ, Gewinnantheile 16 901 (11 753) ℳ, 10 (8) % Dividende auf die Stammaktien 60 000 (48 000) ℳ, Rücklage in den Bilanz-Reservefonds 3 000 (2 736) ℳ, zur Schuldentilgung 135 000 ℳ, zur Ausstattung des Versorgungs- und Unterstützungsbestandes 13 345 ℳ (letztere beiden Posten im Vorjahre 120 000 ℳ), zu gemeinnützigen Zwecken 1 000 ℳ (Im Vorjahre wurden ausserdem 6 % Dividende gleich 6 720 ℳ auf die 112 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien gezahlt, die am 31. März 1896 zur Einlösung gelangten.) Befördert wurden 92 358 (90 952) Personen und 626 378 (550 840) t Güter.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Im Jahre 1896 wurden nach dem Geschäftsbericht befördert 318 448 Personen (gegen 318 317 Personen im Vorjahre) und 379 514 (355 823) t Güter.

Vereinnahmt wurden 967 760 (934 456) ℳ, verausgabt 506 997 (502 845) ℳ, mithin ergibt sich ein Ueberschuss von 460 763 (431 611) ℳ. Von letzterem werden zur Verzinsung und Tilgung der Prioritätsanleihen 183 642 (190 048) ℳ verwendet, die Aktien erhalten wie in den Vorjahren eine Dividende von 5,5 % mit 187 000 ℳ, an Eisenbahnsteuer sind 5 865 (5 810) ℳ zu entrichten, an den Reservefonds 8 208 (8 052) ℳ und an den Erneuerungsfonds 38 908 (22 328) ℳ abzuführen, an persönlichen Gewinnantheilen werden 11 283 (8 589) ℳ vertheilt, zu sonstigen Zwecken 16 358 (5 440) ℳ verwendet und auf neue Rechnung 9 499 (4 344) ℳ vorgetragen. Zu den Betriebseinnahmen trug der Personen- und Gepäckverkehr 195 287 (193 745) ℳ und der Güterverkehr 646 318 (608 384) ℳ bei.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

In der am 11. d. Mts. stattgehabten Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 46 S. 422 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende auf 6,75 % festgesetzt.

Privatbahnen in Preussen.

Die Prüfung der planmässigen Herstellung der Allerhöchst konzessionirten Privateisenbahnen bleibt nicht bis zur landespolizeilichen und eisenbahntechnischen Abnahme ausgesetzt, sondern wird schon während der Bauausführung auf Grund der Konzessionsurkunde, sowie der seitens des Herrn Ministers getroffenen Festsetzungen und Weisungen insoweit überwacht, dass Abweichungen, welche die Betriebssicherheit oder die bedungene grösste Leistungsfähigkeit der Bahn in Frage stellen oder aus sonstigen Gründen unzulässig erscheinen, rechtzeitig verhindert oder ohne Verzug noch vor der Inbetriebnahme der Bahn beseitigt werden können. Zu diesem Zweck hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahnkommissare ersucht, den ihrer Aufsicht unterstellten Verwaltungen von Privateisenbahnen aufzugeben, vierteljährlich, geeigneten Falls in besonders zu bestimmenden kürzeren Fristen, über den Fortgang des Baues neuer Eisenbahnen an sie kurz zu berichten. In den Berichten haben die der staatlichen Aufsichtsbehörde verantwortlichen Vorstände die von ihnen zu vollziehende ausdrückliche Erklärung abzugeben, dass die Bauausführung genau nach den genehmigten Plänen und unter Beachtung der Bestimmungen der Konzessionsurkunde sowie der von der Aufsichtsbehörde getroffenen Festsetzungen und Weisungen erfolgt ist.

Minden-Uchte.

Dem Kreise Minden ist zur betriebsfähigen Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn von Minden nach Uchte eine Staatsbeihilfe in Form eines Darlehns von einem Drittel des Anlagekapitals ohne die Kosten des Grunderwerbs bis zum Meistbetrage von 500 000 ℳ zu 2 % Zinsen und 1 % jährlicher Tilgung, unter Zuwachs der Zinsen zu 2 % von den getilgten

Darlehnsbeträgen mit der Maassgabe in Aussicht gestellt, dass der Zinsfuss des Darlehns sich bis zu 3,5 % erhöht, sobald und soweit der Reingewinn der Kleinbahn $3^2/_3$ % des Anlagekapitals ohne die Kosten des Grunderwerbs übersteigt.

Die Provinz Westfalen unterstützt das Unternehmen ebenfalls durch Gewährung eines Darlehns von einem Drittel der anschlagsmässigen Kosten einschliesslich des Grunderwerbs bis zum Meistbetrage von 535 000 M. zu 2,5 % Zinsen und 1 % jährlicher Tilgung, unter Zuwachs der Zinsen von den getilgten Darlehnsbeträgen zu dem von der Provinz an die Landesbank zu zahlenden Zinssatze (zur Zeit $3^5/_8$ %). Den Rest des auf 1 500 000 M. veranschlagten Kostenbetrages gedenkt der Kreis im Wege einer Anleihe aufzubringen.

St. Goarshausen-Oberlahnstein.

Einer zu bildenden Aktiengesellschaft ist eine Staatsbeihilfe in Form der Betheiligung an der Aufbringung des Grundkapitals für die betriebsfähige Herstellung und Ausrüstung einer Kleinbahn von St. Goarshausen über Nastätten nach Zollhaus mit Abzweigung nach Oberlahnstein durch Uebernahme von 500 000 M. Aktien Littr. B unter der Bedingung in Aussicht gestellt, dass der Bezirksverband des Regierungsbezirks Wiesbaden einen gleich hohen Betrag Aktien Littr. B übernimmt und aus dem Reingewinn des Unternehmens die Aktien Littr. A im Gesammtbetrage von 3 250 000 M. nur eine Dividende bis zu 3,5 % vorweg bekommen, demnächst die Aktien Littr. B eine Dividende bis zu 1,5 %, sodann wiederum die Aktien Littr. A eine Dividende bis zu 0,5 %, demnächst die Aktien Littr. B wiederum eine Dividende bis zu 1,5 % und schliesslich die Aktien Littr. C im Gesammtbetrage von 250 000 M. eine Dividende bis zu 2 % erhalten, ein weiterer Reingewinn aber gleichmässig auf alle Arten von Aktien vertheilt und dem Staate zur Sicherung seiner Interessen eine angemessene Einwirkung auf den Bau und Betrieb eingeräumt wird. Der erforderliche Grund und Boden wird seitens der betheiligten Kreise, dem Kreise St. Goarshausen und dem Unterlahnkreise, der Unternehmerin kostenfrei überwiesen, wofür ersterer 150 000 M. und letzterer 100 000 M. Aktien Littr. C erhält. Das Grundkapital der zu bildenden Aktiengesellschaft ist auf 4 500 000 M. bemessen; dasselbe soll eingetheilt werden in 3 250 000 M. Aktien Littr. A, 1 000 000 M. Aktien Littr. B und 250 000 M. Aktien Littr. C. Die Aktien Littr. A sind für die als Bau- und Betriebsunternehmerin auftretende Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft zu Berlin bestimmt, die Aktien Littr. B je zur Hälfte für den Bezirksverband des Regierungsbezirks Wiesbaden und den Staat, die Aktien Littr. C für die genannten beiden Kreise. Die Kleinbahn, deren planmässige Länge 71,75 km beträgt, soll eine Spurweite von 0,750 m erhalten und mit Lokomotiven für Personen- und Güterverkehr betrieben werden.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1896 ist festgestellt worden:

1. bei der Breslau-Warschauer Eisenbahn auf 128 160 M.,
2. bei der Cronberger Eisenbahn auf 30 144 M.,
3. bei der Ostpreussischen Südbahn auf 1 170 000 M.

Kleinbahnen.

Nach dem Stande der Preussischen Gesetzgebung besteht kein Anspruch der Generalkommissionen auf maassgebende Mitwirkung bei der Genehmigung von Kleinbahnen, welche eine in der Zusammenlegung begriffene Gemarkung durchschneiden sollen, denn den Generalkommissionen ist durch die ihre Zuständigkeit regelnden Bestimmungen die Wahrung der landespolizeilichen Interessen nur hinsichtlich solcher Geschäfte übertragen, welche einen Gegenstand der Auseinandersetzung bilden; zu den Gegenständen einer Auseinandersetzung ist jedoch die Anlegung von Kleinbahnen nicht zu rechnen. Ueberdies regelt auch das Kleinbahngesetz die Frage der Zuständigkeit für die Genehmigung von Kleinbahnen erschöpfend. In sachlicher Hinsicht hat sich aber als wünschenswerth herausgestellt, dass den Generalkommissionen über solche Kleinbahnpläne, welche eine in der Zusammenlegung oder Separation begriffene Feldmark berühren, rechtzeitig Benachrichtigung zugeht, denn der Zweck des Auseinandersetzungs-Verfahrens könnte beeinträchtigt werden, wenn die nach den Plänen der Auseinandersetzungs-Behörden herzustellenden Wirthschaftskomplexe alsbald wieder — ohne zwingende Gründe — durch einen Schienenweg zerschnitten werden sollten. Die Herren Minister der öffentlichen Arbeiten und für Landwirthschaft, Domänen und Forsten haben daher Anordnung getroffen, dass den Auseinandersetzungs-Behörden durch entsprechende Mittheilungen Gelegenheit gegeben wird, die ihrer Obhut anvertrauten Interessen im Stadium der vorbereitenden Verhandlungen für die Genehmigung einer Kleinbahn und im Planfeststellungs-Verfahren geltend zu machen, damit auf die bei dieser Gelegenheit geäusserten Wünsche jener Behörden soviel als möglich Rücksicht genommen werden kann.

Kleinbahnprojekte.

Von der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft in Berlin wird der Bau folgender Kleinbahnen in der Weichselniederung geplant:

1. von Tiegenhof über Stobbendorf, Holm, Lakenwalde, Fürstenwerder, Bärwalde und Baarenhof nach Schöneberg;
2. von Ladekopp über Tiege nach Orloff;
3. von Neuhof nach Rothebude;
4. von Herrengrebin über Zugdamm und Wossitz nach Gemlitz;
5. von Gross-Zünder über Letzkau zur Weichsel und
6. von Lakenwalde oder Fischerbabke nach Steegen.

Ausserdem beabsichtigt die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft die den Zuckerfabriken Neuteich und Liessau gehörenden schmalspurigen Rübenbahnen von Lindenau über Neuteich nach Neukirch nebst Abzweigungen und von Mielenz nach Liessau anzukaufen und im Zusammenhange mit den von ihr in der Weichselniederung zu bauenden Kleinbahnen für den öffentlichen Verkehr zu betreiben.

Strassenbahnen.

Herzfelder Pferdebahn. Nach dem veröffentlichten Abschluss für 1896 betrug der Reingewinn 3 724 M., von welchem eine Dividende von 2 % an das 125 000 M. betragende Aktienkapital zur Vertheilung gelangt.

Berliner Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

Der Reingewinn des Jahres 1896/97 beziffert sich auf 228 539 M. (gegen 289 340 M. im Vorjahre), von welchem eine Dividende von 20 (25) % zur Vertheilung gelangt.

Preussischer Beamtenverein.

Der Preussische Beamtenverein in Hannover, Versicherungsanstalt für Deutsche Beamte (einschliesslich der Geistlichen, Lehrer, Rechtsanwalte, der geprüften Architekten und Ingenieure, Redakteure, Aerzte, Zahnärzte, Thierärzte und Apotheker sowie der Privatbeamten) hielt am 12. d. Mts. seine XX. ordentliche Generalversammlung ab. Nach dem Geschäftsbericht bezifferte sich der Versicherungsbestand Ende 1896 auf 45 691 Policen über 147 285 250 M. Kapital und 331 747 M. jährliche Rente und zeigte im Geschäftsjahre 1896 einen reinen Zuwachs von 3 329 Policen über 13 637 490 M. Kapital und 39 832 M. jährliche Rente. Die Prämienreserve stieg im Jahre 1896 von 29 514 686 M. auf 33 531 202 M. Die wirkliche Sterblichkeit ist um 50,32 % hinter der erwartungsmässigen zurückgeblieben, so dass die Ausgabe für Sterbefälle nur 817 200 M. betrug, während man auf eine Ausgabe von 1 644 962 M. gefasst sein musste. Die Verwaltungskosten sanken von 88 ₰ für jede 1 000 M. Versicherungskapital im Jahre 1895 auf 86 ₰ im Jahre 1896, während die sämmtlichen Deutschen Lebensversicherungs-Gesellschaften im Jahre 1895 an Verwaltungskosten durchschnittlich 5 M. 21 ₰ für je 1 000 M. Versicherungskapital verausgabten und keine einzige mit weniger als 2 M. 37 ₰ auskam. Diesen grossen Ersparungen entsprach die Höhe des Ueberschusses im Betrage von 1 374 033 M., so dass die Mittel vorhanden sind, um wieder eine Dividende von 4,5 % der Prämienreserve nach Maassgabe der Statuten zu vertheilen. Die Jahresrechnung schliesst in Soll und Haben mit 39 780 275 M. Nach Entgegennahme des Geschäftsberichts und nach Ertheilung der Entlastung wurde beschlossen: aus dem Ueberschusse nach § 33 der Statuten 30 % mit 412 210 M. dem Sicherheitsfonds, sowie 3 % mit 41 220 M. dem Kriegs-Reservefonds zuzuführen, 870 619 M. (= 63,36 %) oder 4,5 % der Prämienreserve nach Maassgabe der Statuten an die Mitglieder als Dividende zu vertheilen, 15 000 M. dem Beamten-Pensionsfonds, 30 000 M. dem Dividenden-Ergänzungsfonds zu überweisen und den Rest im Betrage von 4 983 M. in den Fonds für etwaige Kursverluste zu legen. Dadurch sind die Fonds, welche das reine aktive Vereinsvermögen, dem keine Passiva gegenüberstehen, darstellen, auf 4 395 753 M. gewachsen; es enthält nämlich der Sicherheitsfonds 3 024 920 M., der Kriegs-Reservefonds 641 326 Mark, der Dividenden-Ergänzungsfonds 392 000 M. und die sonstigen Fonds (Kautionsfonds, Beamten-Pensionsfonds usw.) 337 507 M. Die wirklichen Verbindlichkeiten des Vereins aus den Versicherungsverträgen werden durch die Prämienreserve reichlich gedeckt.

Die Norwegischen Eisenbahnen im Jahre 1895/96.

Am 30. Juni 1895 betrug die Ausdehnung des Norwegischen Eisenbahnnetzes 1 725,8 km. Am 4. Juni 1896 wurde die Privatbahn von der Ladestelle Lillesand nach dem Flaksvandsee im Amt Nedenes eröffnet, welche eine Spurweite von 1,067 m und eine Länge von 16,6 km hat. Am 16. Oktober 1895 wurde eine Abzweigung der Drammen-Skienbahn von Eidanger nach Brevik dem Verkehr übergeben, welche eine Spurweite von

1,067 m und eine Länge von 9,4 km hat. Am 30. Juni 1896 betrug demnach die Länge der Norwegischen Bahnen 1 751,8 km, von denen 730 km eine Spurweite von 1,435 m, 996 km eine Spurweite von 1,067 m und 26 km eine Spurweite von 0,75 m hatten.

Von den Bahnen ist die 49 km lange Kongsvinger-Flisenbahn ausschliesslich Staatsbahn, zu der die betheiligten Gemeinden, ohne Eigenthum zu erhalten, einen Beitrag geleistet haben. 13 Staatsbahn-Interessentenschaften oder Bahnen, die dem Staate in Verbindung mit einzelnen Privaten und Gemeinden gehören, aber allein vom Staate als Staatsbahnen verwaltet werden, haben zusammen 1 592 km Länge. Die Gesammtlänge der Staatsbahnen stellt sich demnach auf 1 641 km, während die Privatbahnen 111 km Länge haben, von denen 68 km auf die Norwegische Hauptbahn, deren wirthschaftliche und Verwaltungsverhältnisse durch den Vertrag vom 17. Dezember 1850 geordnet sind, entfallen. Die Privatbahn Nesttun-Os ist auf Grund der gemäss dem Gesetze vom 12. August 1848 durch Königliche Verordnung vom 2. Februar 1891 ertheilten Konzession angelegt; durch Beschluss des Storthings vom 12. Juli 1894 ist für diese Bahn, die am 30. Juni 1896 im ganzen 734 409,82 Kr. kostete, ein Staatszuschuss von 280 000 Kr. zur Hälfte gegen Antheilscheine und zur anderen Hälfte als Darlehen bewilligt worden. Die im Berichtsjahre hinzugekommene dritte Privatbahn, Lillesand-Flaksvand wurde auf Grund der gemäss dem Storthingsbeschluss vom 22. Juni 1891 durch Königliche Verordnung vom 31. August 1892 ertheilten Konzession angelegt. Auf Grund eines Storthingsbeschlusses gibt der Staat zur Bahnanlage 200 000 Kr., und zwar die eine Hälfte als unverzinsliches Darlehen, die andere gegen Antheilscheine.

In Verwaltungsbeziehung sind die Staatsbahnen, die einer Generaldirektion (Styrelse) unterstehen, in 6 Betriebsämter (Trafikdistrikter) getheilt; diese umfassen meistens mehrere Bahnen, doch ist die Linie einer Staatsbahn-Interessentenschaft zwischen zwei Betriebsämter getheilt. Die neu eröffnete Zweigbahn Eidanger-Brevik ist dem zweiten Betriebsamt zugetheilt, dem bereits die Hauptlinie Drammen-Skien angehört. Ausserdem ist nach Schluss des Berichtsjahres eine Aenderung in der Weise eingetreten, dass die Smaalensbahnstrecke Fredrikshald-Kornsjö, die bisher von der anschliessenden Schwedischen Dalslandbahn betrieben wurde, in eigene Verwaltung genommen und dem ersten Betriebsamt zugetheilt ist.

Für ganz Norwegen entfielen am 30. Juni 1896 auf 10 000 Einwohner 8,805 km, auf 1 000 Geviertkm 5,433 km. Im Verhältniss zur Bevölkerung war das Bahnnetz am dichtesten im Stift Hamar, am dünnsten im Stift Kristianssand (22,436 bezw. 3,480 Kilometer auf 10 000 Einwohner). Im Verhältniss zum Flächeninhalt war das Bahnnetz am dichtesten im Stift Kristiania, am dünnsten im Stift Kristianssand (26,494 bezw. 3,052 km auf 1 000 Geviertkm). Am 30. Juni 1896 hatten sämmtliche Norwegischen Bahnen 260 Stationen und Haltestellen, von denen je 8 auf die Bahnen Nesttun-Os und Lillesand-Flaksvand, 14 auf die Hauptbahn und 230 (einschliesslich 2 Stationen der neu eröffneten Strecke Eidanger-Brevik) auf die Staatsbahnen entfielen. Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen von einander betrug 7,1 km; am grössten war die Entfernung bei der Aamot-Tönsetbahn mit 13,1 km, am kleinsten bei der Lillesand-Flaksvandbahn (2,1 km). Als Stationen werden diejenigen Anhaltepunkte bezeichnet, welche noch andere als die Hauptgeleise haben, Abfertigungsbefugniss für Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgut (in grösseren oder kleineren Mengen), lebende Thiere, Fahrzeuge und Telegramme besitzen, wo direkte Abfertigung aller dieser Verkehrsarten in weitester Ausdehnung stattfindet und wo die Frachtzahlung sowohl beim Abgang als auch bei der Ankunft erfolgen kann. Haltestellen (Stoppesteder) haben wohl noch andere als die Hauptgeleise, doch ist die Abfertigung beschränkt theils mit Rücksicht auf die Verkehrsarten, theils bezüglich der Frachterlegung. Ausser den Stationen und Haltestellen haben die Staatsbahnen noch 25, die Nesttun-Osbahn 3 Haltepunkte (Holdepladse), welche keine anderen als die Hauptgeleise haben, wo aber Personen- und Güterabfertigung in grösserer oder geringerer Ausdehnung stattfindet.

Das Anlagekapital für sämmtliche Bahnen belief sich am 30. Juni 1896 auf 145 665 889,48 Kr. (gegen 142 795 856,62 Kr. im Vorjahre); von ersterer Summe entfielen auf die reine Staatsbahn (Kongsvinger-Flisen) 2 898 000 Kr., auf die Staatsbahn-Interessentenschaften 129 547 903,86 Kr., auf die Hauptbahn 12 023 575,80 Kr., auf die Nesttun-Osbahn 734 409,82 Kr. und auf die Lillesand-Flaksvandbahn 462 000 Kr. Für die reine Staatsbahn hat der Staat bisher 2 175 800 Kr. ausgegeben, während die Gemeinden an festem Beitrag 500 000 Kr., an Grunderwerbskosten 214 500 Kr. aufgewendet haben. Zu den Staatsbahn-Interessentenschaften hat der Staat durch ursprünglich übernommene Antheilscheine 95 456 200 Kr., durch später angekaufte Antheilscheine 748 475,06 Kr. und durch Darlehen 3 537 102,55 Kr. beigetragen. Ausserdem hat der Staat zu Verbesserungen, Betriebskapital usw. 1 737 897,45 Kr. an die Bahnen gegeben, sodass sich der gesammte Aufwand des Staats für die Staatsbahnen auf 103 655 475,06 Kr. belief, für welche er 1895/96 eine Rente von 797 498,55 Kr. oder 0,8 % bezog.

Auf dem Staatsbahnnetze wurden in I. Klasse 7 189 Personen (0,1 %), in II. 454 271 (7,2 %) und in III. 5 860 018 (92,7 %), im ganzen also 6 321 478 Personen befördert, von denen 4 968 891 auf den Binnenverkehr entfielen, 116 668 nach Stationen fremder Bahnen fuhren, 115 064 von fremden Bahnen kamen und 12 872 im Durchgangsverkehr befördert wurden. Zusammen legten die Reisenden 142 122 247 Personenkm zurück, von denen 0,8 % auf die I., 13,2 % auf die II. und 86,0 % auf die III. Klasse entfielen. Durchschnittlich legte jeder Reisende in I. Klasse 172,6, in II. 41,2, in III. 20,8 und im Gesammtdurchschnitt 22,5 Kilometer zurück; die Ausnutzung der Plätze betrug in I. Klasse 9 %, in II. 12,6, in III. 23,7 und im ganzen 21,0 %. Der Güterverkehr betrug 1 299 144 t Eil- und Frachtgut, 55 612 t frachtfreies Gut, 20 552 t Fahrzeuge und Vieh, also im ganzen 1 375 308 t, von denen 813 052 t im Binnenverkehr, 159 243 t nach fremden Bahnen, 238 574 t von fremden Bahnen und 88 275 t im Durchgangsverkehr befördert wurden. Die Eil- und Frachtgüter legten im ganzen 90 260 250 tkm zurück, also jede Tonne 69,5 km.

Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 3 857 716,70 Kronen, aus dem Gepäckverkehr 55 146,01 Kr., für die Post 316 365,69 Kr., für Frachtgut 3 890 831,93 Kr., für Eilgut 346 326,50 Kronen, für lebende Thiere 131 057,00 Kr., für Fahrzeuge 15 776,87 Kr. und aus verschiedenen Quellen des Betriebes 138 904,42 Kr., im ganzen also 8 752 125,12 Kr. oder 5 288 Kr. für 1 km Betriebslänge; von der Gesammteinnahme entfielen 48,3 % auf den Personenverkehr (einschliesslich Gepäck und Post), 50,1 % auf den Güterverkehr (einschliesslich Vieh und Fahrzeuge) und 1,6 % auf andere Quellen. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 102 040,29 Kr., für den Verkehrs- und Zugdienst 2 100 364,72 Kr., für den Betriebsdienst und die Unterhaltung des Fahrparks 2 157 705,69 Kr., für die Unterhaltung und Bewachung der Bahn 2 424 010,67 Kr., für andere Zwecke 54 954,98 Kr., also im ganzen 6 841 076,35 Kr. oder 4 134 Kr. für 1 km bezw. 78,2 % der Einnahmen.

Der Betriebsüberschuss belief sich auf 1 911 048,77 Kr. oder 1 154 Kr. für 1 km bezw. 1,43 % des Anlagekapitals; zum Ueberschuss kamen 109 285,78 Kr. Zinsen und 5 843,35 Kr. andere Einnahmen hinzu, während 407 029,70 Kr. Zinsen abgingen, sodass sich der Ueberschuss auf 1 619 148,20 Kr. ermässigte. Davon dienten 153 000 Kr. zur Tilgung, 730 606,54 Kr. zu verschiedenen Rücklagen und 735 541,66 Kr. zur Gewinnvertheilung. An Gewinn vertheilten die Kongsvingerbahn 2,7 %, die Kristiania-Drammen und die Drammen-Randsfjordbahn je 2 % (erstere nur unter Entnahme von 2 778,04 Kr. aus den Gewinnrücklagen), die Hamar-Grundsetbahn 1,5 %, die Merakerbahn 1,2 %, die Smaalensbahn 0,7 % und die Drontheim-Störenbahn 0,5 %. Die Bahnen Drammen-Skien, Eidsvold-Otta, Grundset-Aamot, Stören-Aamot, Stavanger-Ekersund und Bergen-Voss vertheilten keine Gewinne. Die reine Staatsbahn Kongsvinger-Flisen hatte sogar einen Fehlbetrag von 21 466,34 Kr., der aus der Staatskasse gedeckt werden musste.

Auf der Hauptbahn wurden in erster Klasse 3 748 Personen (0,6 %), in zweiter 57 510 (9,5 %) und in dritter 546 340 (89,9 %), im ganzen also 607 598 Personen befördert, davon 346 762 im Binnenverkehr, 99 817 nach fremden Bahnen, 101 166 von fremden Bahnen und 7 814 im Durchgangsverkehr. Sämmtliche Reisenden legten 17 021 863 Personenkilometer zurück, von denen 0,9 % auf die erste, 11,7 % auf die zweite und 87,4 % auf die dritte Klasse entfielen. Durchschnittlich legte jeder Reisende 28 km zurück und es waren von den angebotenen Plätzen 23,8 % ausgenutzt. Der Güterverkehr belief sich auf 587 557 t Eil- und Frachtgut, 9 901 t frachtfreies Gut, 8 034 t Fahrzeuge und Vieh, also im ganzen auf 605 492 t, von denen 269 558 t im Binnenverkehr, 110 363 t nach fremden Bahnen, 200 035 t von fremden Bahnen und 7 601 t im Durchgangsverkehr befördert wurden. Die Eil- und Frachtgüter legten im ganzen 19 367 340 Tonnenkilometer zurück, also jede Tonne durchschnittlich 33 km.

Die Einnahmen beliefen sich aus dem Personenverkehr auf 479 048,34 Kr., für Gepäck auf 6 977,27 Kr., für Post auf 18 165,40 Kr., für Frachtgut auf 1 156 207,90 Kr., für Eilgut auf 66 883,48 Kr., für Vieh auf 25 736,06 Kr., für Fahrzeuge auf 2 657,61 Kr. und aus anderen Quellen des Betriebes auf 102 766,32 Kr., im ganzen also auf 1 858 442,38 Kr. oder 27 330 Kr. für 1 km; von der Gesammteinnahme entfielen 27,1 % auf den Personenverkehr, 67,4 % auf den Güterverkehr und 5,5 % auf andere Einnahmen. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 39 252,65 Kr., für den Verkehrs- und Zugdienst 389 931,54 Kr., für den Betrieb und die Unterhaltung des Fahrparks 396 186,36 Kr., für die Unterhaltung und Bewachung der Bahn 176 218,98 Kr., für andere Zwecke 22 913,02 Kr., im ganzen also 1 024 502,55 Kr. oder 15 066 Kr. für 1 km oder 55,1 % der Einnahmen.

Der Betriebsüberschuss belief sich auf 833 939,83 Kr. oder 12 264 Kr. für 1 km bezw. 7,06 % des Anlagekapitals. Zum Ueber-

schuss traten 18 767,76 Kr. Zinsen und 5 063,94 Kr. andere Einnahmen hinzu, es gingen aber 13 310,58 Kr. für Zinsen und 37 735,52 Kr. für andere Zwecke ab, sodass sich der Reinertrag auf 806 925,43 Kr. ermässigte. Davon dienten 57 762,66 Kr. zur Tilgung, 179 800,27 Kr. zu allgemeinen Rücklagen und 569 362,50 Kronen zur Gewinnvertheilung. Der Gewinn der Vorzugsantheilscheine betrug 7,5, der der Stammantheilscheine 6,5 %.

Die am 1. Juli 1894 eröffnete Privatbahn Nesttun-Os hat bei einer Spurweite von 0,75 m eine Länge von 26,3 km, von denen 8,702 km eben waren, 1,550 km in Steigungen oder Gefällen bis zu 5 ‰, 6,840 km in solchen über 5 bis 15 ‰ und 9,208 km in solchen über 15 ‰ liegen; die Höchststeigung beträgt 20 ‰. Von der Gesammtlänge liegen 12,430 km in der Geraden, 1,450 km in Krümmungen mit mehr als 250 m Halbmesser und 12,420 km in solchen mit weniger als 250 m Halbmesser; der geringste Krümmungshalbmesser beträgt 50 m. Die Kronenbreite des Bahnkörpers beträgt 3 m, das Schienengewicht auf 1 m 9 kg. Bei einer Länge sämmtlicher Geleise von 27,934 km sind 44,700 Schwellen verlegt, die 125 cm Länge und 8,5 × 17 cm Querschnitt haben. Die Beschotterung ist 0,30 m hoch, die Bahnkrone 1,75 m breit. An Stationen, Haltestellen und Halteplätzen sind 11 vorhanden. Die Anlagekosten stellen sich am Ende des Berichtsjahres auf 734 409,82 Kr. oder 27 924 Kr. für 1 km. Der Fahrpark besteht aus 4 Lokomotiven, 12 Personen- und 10 Güterwagen mit zusammen 76 Wagenachsen; die Personenwagen haben zusammen 345 Plätze, die Güterwagen im ganzen 35 t Tragfähigkeit.

Befördert wurden 62 284 Personen in III. Klasse, 1 226 auf Zeitkarten und 212 in Militärzügen, also zusammen 62 722, die 980 226 Personenkm zurücklegten. Der Güterverkehr betrug 989 t Eil- und Frachtgut, 8 t frachtfreies Gut und 49 t Fahrzeuge und Vieh, zusammen 1 046 t, die 18 107 tkm zurücklegten. Die Einnahmen beliefen sich aus dem Personen-, Post- und Gepäckverkehr auf 28 786,73 Kr., aus dem Güter-, Vieh- und Fahrzeugverkehr auf 3 364,95 Kr. und aus anderen Quellen auf 126,06 Kr., also im ganzen auf 32 277,74 Kr. oder 1 241 Kr. für 1 km. Die Ausgaben betrugen für den Verkehrs- und Zugdienst 8 520,22 Kr., für die Zugförderung und Unterhaltung des Fahrparks 15 574,00 Kr. und für die Bahnunterhaltung und Bewachung 9 579,29 Kr., also im ganzen 33 673,51 Kr. oder 1 295 Kr. für 1 km bezw. 104,3 % der Einnahmen. Es ergab sich demnach ein Fehlbetrag von 1 395,77 Kr. oder 54 Kr. für 1 km bezw. 0,19 % des Anlagekapitals.

Die am 4. Juni 1896 eröffnete Privatbahn Lillesand-Flaksvand hat bei einer Spurweite von 1,067 m eine Länge von 16,590 km, von denen 4,244 km eben sind, 6,040 km in Steigungen oder Gefällen bis 5 ‰, 2,730 km in solchen über 5 bis 15 ‰, und 3,576 km in solchen über 15 ‰ liegen; die Höchststeigung beträgt 30 ‰. In der Geraden liegen 10,030 km, in Krümmungen mit mehr als 250 m Halbmesser 2,796 km, in solchen mit geringerem Halbmesser 3,764 km; der geringste Krümmungshalbmesser beträgt 60 m. Die Kronenbreite des Bahnkörpers beträgt im allgemeinen 3,6 m, nur in Felseinschnitten ist man auf 3,3 m herabgegangen; das Schienengewicht beträgt 15 kg auf 1 m. Bei einer Länge sämmtlicher Geleise von 18,025 km sind 26 794 Schwellen verlegt, die 180 cm Breite und einen Querschnitt von 9 × 19 cm haben. Stationen usw. sind 8 vorhanden. Die Anlagekosten belaufen sich auf 462 000 Kr. oder 27 848 Kr. für 1 km. Der Fahrpark besteht aus 2 Lokomotiven, 3 Personen-, 2 Brems- und 25 Güterwagen, sämmtlich zweiachsig. Die Personenwagen haben 57 Plätze, die Güterwagen 150 t Tragfähigkeit. Angaben über die Betriebsergebnisse sind wegen der kurzen Betriebszeit noch nicht gemacht.

Auf sämmtlichen Norwegischen Bahnen (Staats- und Privatbahnen) wurden im Jahre 1895/96 (1894/95) bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 1 750 (1 709) km 6 772 681 (6 334 961) Personen und 1 569 690 (1 433 892) t Güter befördert, die 160 124 336 (146 044 865) Personen- und 109 645 083 (96 148 716) tkm zurücklegten. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 4 762 207 (4 437 638) Kr., aus dem Güterverkehr 5 638 842 (5 062 269) Kr. und aus anderen Quellen 241 796 (226 318) Kr., also im ganzen 10 642 845 (9 726 225) Kr. oder 6 085 (5 691) Kr. für 1 km; seit dem Jahre 1878 ist eine so hohe kilometrische Einnahme noch nicht erzielt. Die Betriebsausgaben beliefen sich im ganzen auf 7 899 253 (7 563 772) Kr. oder 4 516 (4 425) Kr. für 1 km bezw. 74,2 (77,8) % der Einnahmen; in den letzten 5 Jahren ist dies das günstigste Ausgabenverhältniss. An Betriebsüberschuss verblieben 2 743 593 (2 162 453) Kr. oder 1 569 (1 265) Kr. für 1 km bezw. 1,89 (1,53) % des Anlagekapitals; auch dies ist in den letzten 5 Jahren die günstigste Verzinsung. Kr.

Bücherschau.

Betrieb und Verkehr der Preussischen Staatsbahnen. Ein Handbuch für Behörden und Beamte von Wilhelm Cauer, Königlich Preussischem Regierungsbaumeister. Erster Theil. Mit 67 Abbildungen im Text und auf 4 Tafeln. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1897.

Die Aufgaben der Technik haben sich gegen früher gewaltig erweitert. So hat sie insbesondere auch in Verkehrsdingen ausser der Aufgabe, Neues zu schaffen, in viel weitgehenderem Maasse sich derjenigen zu widmen, und Anspruch darauf, das Geschaffene auch mit zu verwalten und an der Leitung des Betriebs und Verkehrs sich in erster Reihe zu betheiligen. Die auch heute noch anzutreffende Vorstellung mancher älteren Techniker, welche die technischen Hochschulen wohl noch zu stärken scheinen, dass der Techniker nur zum Bauen da sei, ist selbst in Deutschland veraltet und es gibt keinen besseren Protest gegen solche Auffassungen, als das vorliegende Werk eines der hervorragendsten Techniker aus der jüngeren Zeit.

Der Verfasser bezeichnet das Werk selbst als ein eigentlich nichttechnisches; es ist für Behörden und Beamte geschrieben und widmet sich der umfassenden Aufgabe, den äusseren Eisenbahndienst im Zusammenhang so darzustellen, wie er sich nach den bestehenden Bestimmungen abwickelt oder abwickeln soll; die technischen Dinge sind überall nur soweit erörtert, wie der Betriebsbeamte sie kennen soll.

Damit das Riesenuhrwerk, mit dem der Verfasser das Eisenbahnwesen vergleicht, „in seinem scheinbar mechanisch verlaufenden regelmässigen Gange erhalten wird, sind eine Unzahl von Einzelhandlungen des Heeres der Eisenbahnbeamten erforderlich, die fast durchweg eine mehr oder weniger grosse Ueberlegung, alle aber die bewusste, genaue Beobachtung der über den äusseren Betriebsdienst gegebenen Vorschriften erfordern.“ Die Zahl der für die geregelte Durchführung des Eisenbahnbetriebes erforderlich gewordenen Gesetze, Vereinbarungen, Dienstvorschriften usw. ist mit der weiteren Ausdehnung des Verkehrs und der Zusammenfügung einzelner Betriebssysteme zu einheitlicheren Verbänden immer mehr angewachsen. Es ist ein Gebäude von Bestimmungen aller Art errichtet, dessen sämmtliche Theile nothwendig und zweckentsprechend sind, das aber in den Einzelheiten nicht mehr von einem Standpunkt zu übersehen ist. Hier liegt vielmehr die Annahme nahe, dass selbst dem Berufsmanne das Zurechtfinden, wie in einem Labyrinth, kaum noch möglich sei. Ein Beamter muss schon im Dienste stark ergraut sein, ehe er es zu der Eigenschaft gebracht hat, auf jede an ihn herantretende Frage sofort Auskunft geben zu können. Der Verfasser hat sich der Riesenarbeit unterzogen, für den Beamten ein Nachschlagebuch zu schaffen, das ihm über alle Fragen Rath und Auskunft ertheilt, das jeden Beamten über den Bereich seines engeren Arbeitsfeldes hinaus in den Stand versetzt, den vorhandenen Stoff zu beherrschen und das dem angehenden Beamten als Lehrmittel an die Hand gegeben werden soll; es ist nicht zu vergessen, dass mit einer solchen geordneten Darstellung auch eine Quelle jener Oberflächlichkeit verstopft wird, die sich der Beamte durch vieles Suchen in einem überwältigenden Material zu leicht aneignet, ganz abgesehen von dem Gewinn, der der Verwaltung selbst eingebracht wird, wenn die Zugänglichkeit des Stoffes nach Möglichkeit erleichtert wird.

Die vorliegende Arbeit, mit ministerieller Genehmigung gedruckt, hat überall aus den maassgebenden Quellen geschöpft. Der Verfasser hat sich keine Mühe verdriessen lassen, allen erreichbaren Stoff auch aus den verstreutesten und schwerer zugänglichen Quellen zur Bearbeitung heranzuziehen und das spröde und ungleichartige Material zu einem Ganzen vereinigt, bei dem das Ziel, das sich der Verfasser steckte, unter Sichtung des Wesentlichen vom Unwesentlichen möglichste Vollständigkeit und Abrundung zu erreichen, in vollem Umfange erreicht ist.

Der hier vorliegende erste Theil des Werkes beginnt mit einem einleitenden Abschnitt über die Organisation der Preussischen Staatsbahnen und ihre Stellung im Gesammtorganismus des Staates und des Reichs, ihr Verhältniss zur Reichspost- und Telegraphenverwaltung, zur Zollverwaltung, zur Heeresverwaltung und zu anderen Bahnen. In diesem Zusammenhange wird besonders auch der Wirksamkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gedacht. Der zweite Abschnitt behandelt den Zugdienst und bespricht nacheinander die Fahrpläne, die Zugbildung, den Zugdienst auf der Strecke und innerhalb der Stationen und nach einigen Ausführungen über Besonderheiten bei Ausführung des Fahrplanes die schriftlichen Aufzeichnungen beim Zugdienst. Der dritte und umfangreichste Abschnitt des Buches handelt vom Lokomotiv- und Wagendienst. Er zerfällt in 5 Kapitel, betreffend die Lokomotiven, die Wagen nach Art und Beschaffenheit, die Benutzung der Güterwagen, sodann der Personen-, Gepäck- und Postwagen, endlich die Kontrole und Abrechnung über den Lauf der Wagen. Alle diese Kapitel sind wieder reich gegliedert. In einem Anhang des Buches ist eine Uebersicht wichtiger auf die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen sowie ihren Betrieb und Verkehr bezüglichen oder Einfluss habenden Gesetze, Verordnungen, Vereinbarungen, Dienstanweisungen gegeben. In dem demnächst erscheinenden zweiten Bande sollen in vier ferneren Ab-

schnitten behandelt werden der Personen- und Güterverkehr, das Tarifwesen und das Etats-, Kassen- und Rechnungswesen.

Wer sich nach diesen Andeutungen über den Inhalt des Buches näher unterrichtet, kann dem Fleiss und der Schaffenskraft, die schon diesen Theil des Werkes zustande gebracht hat, seine Bewunderung nicht versagen. Dem entspricht vollständig der Werth und die Bedeutung des Buches. Wenn es in einer Zeit, wo die Entwickelung des Eisenbahnwesens noch nicht abgeschlossen ist, nicht zu vermeiden ist, dass einzelne Bestimmungen über kurz oder lang durch andere überholt sein werden, so ist doch ein Grundstock geschaffen, der in seiner Gesammtheit Bestand hat, auf den, da er einen bestimmten Zeitraum zur abschliessenden erschöpfenden Darstellung bringt, auch in späteren Zeiten stets mit Erfolg zurückgegriffen werden kann.

Ueber die Ausstattung des Buches braucht kaum etwas gesagt zu werden. Sie entspricht durchaus den bewährten Leistungen der hochangesehenen Verlagsbuchhandlung. Möge dem Buche der Erfolg zu theil werden, den es in so reichem Maasse verdient, möge es fleissig gelesen und studirt werden, nicht allein von denen, die dem besonderen Kreise der Eisenbahnmänner angehören, sondern auch von den Aussenstehenden, denn seine Bedeutung reicht über jene Kreise weit hinaus.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Regierungsassessor Albrecht in Posen ist die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst verliehen worden.

Geheimer Baurath Gehlen, Mitglied der Eisenbahndirektion in St Johann-Saarbrücken, ist gestorben.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Bauinspektor Laistner wurde auf die Stelle des Vorstandes des bautechnischen Büreaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit der Dienststellung eines Oberbeamten der Verkehrsanstalten und dem Titel eines Oberinspektors, der Königliche Regierungs-Baumeister Weisser bei der Eisenbahn-Bausektion Heilbronn wurde zum Abtheilungsingenieur bei dem bautechnischen Büreau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen befördert.

In Nürtingen wurde für den Bau eines zweiten Geleises auf der Strecke Plochingen-Tübingen eine Eisenbahn-Bausektion errichtet, mit den Vorstandsgeschäften ist der Eisenbahn-Bauinspektor Hebsacker betraut.

Für den Bau eines zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Waiblingen-Schorndorf ist eine Eisenbahn-Bausektion in Schorndorf errichtet und mit den Vorstandsgeschäften der Abtheilungsingenieur Ernst betraut worden.

Badische Staatseisenbahnen.

Der Maschineninspektor Oberingenieur Rudolf Peters in Karlsruhe ist nach Heidelberg und der Maschineninspektor Emil Hallensleben in Heidelberg nach Karlsruhe versetzt.

Der Regierungs-Baumeister Emil Laug in Heidelberg ist zum Bezirks-Bauinspektor in Bruchsal ernannt und der Regierungs-Baumeister Friedrich Baumann in Achern mit der Leitung des Bezirks-Bauinspektionsdienstes daselbst betraut worden.

Oberingenieur Karl Albert Ihm in Karlsruhe ist gestorben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der eingeleisigen, schmalspurigen Nebeneisenbahn Wilzschhaus - Carlsfeld. Am 22. Juni d. J. wird die von der Haltestelle Wilzschhaus der Chemnitz-Adorfer Bahnlinie abzweigende und daselbst an die Wilkau - Wilzschhauser Schmalspurbahn anschliessende, 7,3 km lange, schmalspurige Nebeneisenbahn Wilzschhaus - Carlsfeld dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben werden.

Die Ausführung des Betriebes erfolgt nach Maassgabe der „Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892" und der für den Betrieb der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements etc. sowie nach den für die neue Linie festgesetzten Tarifen und Frachtsätzen.

Die neue Strecke enthält ausser der Anschlussstation Wilzschhaus, von wo aus auch die Abfertigung von Sendungen zwischen den Verkehrsstellen der neuen Linie mit aussersächsischen Stationen erfolgt, noch die Haltestellen Wilzschmühle und Carlsfeld sowie den Haltepunkt Blechhammer.

Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den Verkehrsstellen ausgehängt. Die Tarife und Frachtsätze für den Güterverkehr, sowie für Leichen und lebende Thiere sind in dem, bei allen Verkehrsstellen käuflich zu erlangenden „Nachtrage II zu den besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Linien Wilkau - Kirchberg - Wilzschhaus und Wilzschhaus - Carlsfeld" enthalten.

Dresden, am 19. Juni 1897. (1361)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Lokalbahn Melnik-Mscheno. Eröffnung der Lokalbahn Melnik-Mscheno. Am 22. Juni 1897 wird die in der Station Melnik der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn anschliessende, normalspurige Lokalbahn Melnik-Mscheno nebst Elbeumschlagsplatz Melnik dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Zur Eröffnung gelangen die Stationen Wrutitz-Jelenitz, Lhotka, Nebuzel, Kanina-Aujezd, Mscheno und Strednitz, sämmtliche für den Gesammtverkehr, die Ladestellen Jenichow und Ziwonin, beide letztere blos für Wagenladungen während der Rübenkampagne, d. i. vom 15. September bis 15. Januar jeden Jahres, ferner der Elbeumschlagsplatz Melnik vorläufig nur für Güter in vollen Wagenladungen, deren Ueberladung vom Wagen in das Schiff und umgekehrt ausschliesslich von den Parteien besorgt wird. Am Umschlagsplatze sind Lagerräume nicht vorhanden, daher eine Einlagerung von Gütern daselbst weder in gedeckten Räumen noch auf freien Lagerplätzen thunlich oder zulässig ist. In den Frachtbriefen über Sendungen, welche zum Elbeumschlage in Melnik bestimmt sind, ist als Bestimmungsstation „Melnik" mit dem Zusatze „zum Elbeumschlage" zu bezeichnen.

Für Güter, welche auf dem Wasserwege anlangen und per Bahn weiterbefördert werden sollen, gilt als Aufgabsort die Station Melnik.

Für den Zuschub vom Bahnhofe Melnik zum Elbeumschlagsplatze oder umgekehrt werden 3 fl. pro Wagen erhoben.

Explosive Güter werden auf dieser Lokalbahn nicht befördert.

Wien, im Juni 1897. (1362)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
als betriebführende Verwaltung
der Lokalbahn Melnik - Mscheno.

2. Eröffnung von Stationen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Eröffnung der Haltestelle Duino. Am 1. Juli d. J. wird an der Linie Nabresina - Cormons zwischen Bivio - Duino und Monfalcone die Haltestelle Duino für den Personenverkehr und die Aufnahme von Reisegepäck gegen Nachzahlung eröffnet

Wien, am 15. Juni 1897. (1363)

3. Aenderung von Stationsnamen.

Die im hiesigen Bezirk an der neu eröffneten Strecke Wemmetsweiler-Lebach gelegene Station Illingen hat die Bezeichnung „Illingen (Rheinpr.)" erhalten. (1364)

St. Johann-Saarbrücken, 16. Juni 1897.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Rheinisch - Westfälisch - Nordwestdeutscher Seehafenverkehr und Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Die für gewöhnliche Seife zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern gültigen Frachtsätze der Klasse 14 des erstgenannten Verkehrs und des Ausnahmetarifs 16 des Rheinisch - Niederdeutschen Verbandes treten am 1. August d. J. ausser Kraft.

Essen, den 16. Juni 1897. (1365)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr. Vom 1. Juli d. J. an werden die direkten Frachtsätze für die Station Osterwieck der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn um 1 ℳ. für 10 000 kg ermässigt. Ausgenommen hiervon sind nur die Frachtsätze für den Verkehr von Littitz und Nürschau nach Osterwieck, die unverändert bleiben.

Dresden, am 16. Juni 1897. (1366)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif. Mit sofortiger Gültigkeit treten im Heft Nr. 3 des vorgenannten Tarifs direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Groitzschen, Molau und Schkölen des Direktionsbezirks Erfurt einerseits und

den Stationen der Mitteldeutschen Privatbahnen andererseits in Kraft. Ausserdem wird mit gleicher Gültigkeit die Station Groitzschen als Braunkohlen-Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe einbezogen. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 17. Juni 1897. (1367)
Namens der übrigen betheiligten Bahnen:
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch - Dortmund - Gronau-Enscheder Verkehr. Die für frisches Obst (Kern- und Steinobst) auch frische Nüsse und Maronen vom 15. Mai bis 31. Dezember 1896 gewährten Frachtermässigungen treten auch für die Zeit vom 15. Mai bis 31. Dezember 1897 wieder in Kraft.

Dortmund, den 18. Juni 1897. (1368)
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Ueberlingen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts im Belgisch-Badischen Güterverkehr vom 1. Juni 1896 mit direkten Frachtsätzen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 18. Juni 1897. (1369)
Generaldirektion.

Deutsch - Russischer Gütertarif, Theil III A, Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Prostken, Illowo und Thorn, Deutsch - Alexandrowoer Grenztarif, Heft 1 und 2, Deutsch-Sosnowicer Grenztarif, Heft 1, Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr, Tarif für die direkte Beförderung von Gütern von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Thorn transito. Die Station Schleifmühle des Eisenbahn-Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken wird mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. in die oben genannten Tarife mit den für Station Burbach (Saar) in jenen Tarifen bereits enthaltenen Frachtsätzen aufgenommen.

Bromberg, den 17. Juni 1897. (1370)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die im Tarifheft II D (Verkehr Pfalzbahn-Ostschweiz) enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 (Zucker) ab Frankenthal nach Wald, Station der Wald-Rütibahn, werden mit Wirkung vom 15 August l. J. in der Abtheilung a auf 292 Cts., in der Abtheilung b auf 202 Cts. für 100 kg erhöht.

Karlsruhe, den 16. Juni 1897. (1371)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband. Verkehr mit Ungarn. (Einführung von Kartirungs-Frachtsätzen für Maschinen zerlegte und Maschinentheile.) Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. bis auf weiteres, längstens aber bis Ende Dezember 1897 gelangen für Maschinen zerlegte und Maschinentheile, bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hierfür, von den im Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen - Verbande aufgenommenen Deutschen Hafenstationen nach Rózsahegy direkte Ausnahmefrachtsätze im Kartirungswege mit der Beschränkung zur Einführung, dass dieselben nur für solche Sendungen Anwendung finden, welche für die in Rózsahegy neu zu errichtende Weberei und Spinnerei bestimmt sind.

Die betreffenden Frachtsätze können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 18. Juni 1897. (1372)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. K. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ausgabe des Nachtrages I zum Lokalgütertarife für das Hauptbahnnetz. Zu dem ab 1. Januar 1897 gültigen Lokalgütertarife (Theil II) für das Hauptbahnnetz der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn tritt mit Wirksamkeit vom 1. Juli d. J. bezw. insoweit Tariferschwernisse eintreten, vom 1. August d. J. ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen bezw. Abänderungen des Haupttarifes und zwar:

I. Ergänzung bezw. Abänderung des Gebührentarifes für die zollamtliche Abfertigung und für Hilfeleistungen zum Zwecke derselben.

II. Theilweise Abänderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes I (Kohle etc.).

III. Aenderung des Ausnahmetarifes XVII (Wein und Most im Verkehre nach Wien).

IV. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse einzelner Halte- und Ladestellen.

V. Aufnahme von Bestimmungen über die Gebührenberechnung bei Umexpeditionen in Granica.

VI. Berichtigungen und Ergänzungen.

VII. Abänderungen von Stationsbezeichnungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei der Direktion und in den grösseren Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 5 Kreuzern Oe. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 12. Juni 1897. (1373)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt zum diesseitigen Binnen-Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, gültig vom 1. April 1893, der Nachtrag II in Kraft. Die Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde ist hierzu ertheilt worden.

Perleberg, den 16. Juni 1897. (1374)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung und Lieferung von 135 Stück Wagendecken soll vergeben werden.

Zur Abgabe des Angebots sind die aufgestellten Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnung im diesseitigen Büreau (Zimmer Nr. 2) zur Einsicht ausliegen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ. in baar bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wagendecken“

versehen, zu dem auf Donnerstag, den 15. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr anberaumten Eröffnungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Eröffnungstermine.

Stendal, den 14. Juni 1897. (1375)
Königl. Eisenbahn-Werkstätten-Inspektion.

Lieferung von Unterlagsplatten. Die Lieferung von 30 000 Stück flusseisernen Unterlagsplatten für Holzschwellen soll vergeben werden.

Zeichnung und Bedingungen können gegen Einsendung von 50 ₰ von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Unterlagsplatten“ versehen bis spätestens Montag, den 28. d. M., V.-M. 11 Uhr an uns gelangen zu lassen.

Zuschlagfrist: 14 Tage.

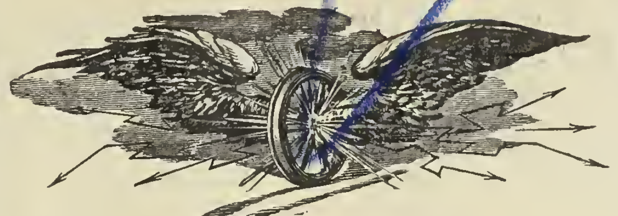
Darmstadt, den 15. Juni 1897. (1367)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).

Nr. 49. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1–4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H.S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 26. Juni 1897.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 26. Juni 1897.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Dieser Nummer liegt Nr. 12 des „Anzeiger überzähliger Güter- und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Zur Ergänzung der Signalordnung.

In Nr. 43 S. 383 d. Ztg. veröffentlicht Herr R. Geipel Vorschläge zur Vervollständigung der Deutschen Signalordnung, welche, anschliessend an die in Nr. 32 S. 277 d. Ztg. enthaltenen Ausführungen den Beweis zu erbringen suchen, dass es nothwendig sei, den Schluss des Zuges auch bei Tage nach vorn durch ein Signal zu kennzeichnen. Für die Dunkelheit besteht ein solches Signal bekanntlich in den sogen. Oberwagenlaternen, die nach rückwärts roth und nach vorwärts grün geblendet sind — Signal 18 — und den Lokomotiv-, Zug- und Stationsbeamten auch von der Richtung der Spitze des Zuges her darüber Aufklärung geben, dass der Schluss des Zuges folgt bezw. überhaupt vorhanden ist. Es ist bereitwilligst zuzugeben, dass ein solches Signal auch bei Tage nicht unzweckmässig wäre — in Oesterreich besteht es z. B. thatsächlich — und es würde sich nach dem Vorschlage auf S. 277 leicht durch Scheiben, die an Stelle der Oberwagenlaternen aufgesteckt würden, vielleicht auch durch diese selbst herstellen lassen, wohl zweckmässiger als durch die auf S. 384 vorgeschlagene Fahne. Also gegen eine solche Ergänzung der Signalordnung an sich wäre nichts zu bemerken, desto mehr aber gegen die Bedeutung, die auf S. 383 u. ff. einem solchen Signal für die Stationsbeamten gegeben wird und gegen die Begründungen, die dort ins Feld geführt werden. Herr Geipel führt aus: „Wenn z. B. auf einer Strecke ohne Blockeinrichtung, auf der also die Züge einander in Stationsabstand folgen, ein Zug in die Station einfährt, so kann der Aufsichtsbeamte die telegraphische Rückmeldung vom Eintreffen des Zuges geben lassen, sobald der letzte Wagen das Einfahrtsmastsignal passirt hat und demnach der Zug durch das letztere von hinten her gedeckt ist. Das Sichtbarwerden des letzten Wagens innerhalb des Einfahrtssignals ist demnach für den Stationsbeamten das Erkennungszeichen für den Zugschluss. Wie nun, wenn diese Voraussetzung einmal nicht zutrifft und sich der Schlusstheil des Zuges unterwegs losgelöst hat? Dann ist die Gefahr geschaffen, dass der nachfolgende Zug, der vielleicht schon zur Abfahrt bereit stand, noch ehe der vorausgefahrene auf der Vorstation eintraf, und nur die Rückmeldung abgewartet hat, auf den gelösten Theil auffährt. Wäre, fragt man sich im Falle eines solchen Vorkommnisses,

der Stationsbeamte, welcher die Strecke frei gab, schuldig zu sprechen? Gewiss nicht, denn es mangelte für ihn an einem besseren Erkennungszeichen des Zugschlusses, als es durch das Sichtbarwerden des letzten Wagens gegeben war. Sollte er etwa die Rückmeldung nicht früher abgehen lassen, als bis er sich persönlich davon überzeugt hatte, dass die Schlussscheibe am letzten Wagen vorhanden war? Eine derartige Ansicht von der Sache könnte wohl nur dem Laien beikommen, denn der Fachmann weiss, dass dies in der Praxis undurchführbar ist.“ Weiter: „Es findet sich beispielsweise ein schwer belasteter Güterzug auf einer in der Steigung gelegenen Strecke. Ungünstige Witterungsverhältnisse ..... bringen ihn zum Stillstand und die Lokomotive vermag die ganze Last nicht weiter zu schaffen. Die Nothwendigkeit, den Zug zu theilen, tritt ein. Wenn nun der erste Theil auf der nächsten Station einfährt, so wird der Stationsbeamte, der ..... keine Ahnung von dem Vorgange haben kann, selbstverständlich diesen Theil des Zuges für den ganzen erwarteten Zug halten und der rückliegenden Station die Strecke frei geben, sobald der Zug das Einfahrtsmastsignal durchfahren hat.“ Es erschien leider nothwendig, diese Ausführungen wörtlich zu wiederholen, damit dem Leser die ganze Tragweite der Anschauungen des Herrn Geipel scharf vor Augen steht.

Nun, auf die Gefahr hin zu den Laien gerechnet zu werden, muss ich doch solchen Anschauungen über die Handhabung des Betriebsdienstes nachdrücklich entgegentreten, aber diese Laienschaft macht mir keine Sorge, denn der Vorwurf der Laienschaft träfe auch die Betriebsleitung des ganzen Preussischen Staatsbahnnetzes, nicht nur des grössten, sondern auch des auf ausgedehnten Theilen seines Gebietes verkehrsreichsten Deutschlands.

Das „Sichtbarwerden des letzten Wagens innerhalb des Einfahrtssignales“ kann für den Stationsbeamten nur dann als „Erkennungszeichen für den Zugschluss“ gelten, wenn er sich durch eigenen Augenschein oder auf irgend eine andere zuverlässige Weise davon überzeugt, dass der letzte Wagen des eingefahrenen Zuges auch thatsächlich der Zugschluss ist, also die Zeichen des Zugschlusses trägt. Kann sich nach den örtlichen und Betriebsverhältnissen der betreffende Beamte nicht persönlich hiervon überzeugen, so ist es Sache der Betriebsleitung, durch ganz bestimmte Einrichtungen dafür zu sorgen, dass ihm hierüber eine zuverlässige Meldung vom Zugpersonal, vom Endweichensteller oder dergl. zugeht und ehe diese Meldung nicht erstattet ist, darf von ihm der Zug nicht zurückgemeldet werden. Das ist einer der vornehmsten Grundsätze eines gesicherten Betriebsdienstes und den Stationsbeamten, der dagegen verstösst, trifft allerdings ein fast ebenso grobes Verschulden, wie denjenigen Betriebsleiter, der solche Verstösse etwa wissentlich duldet. In welcher Weise dem Stationsbeamten die betreffende Meldung über das Vorhandensein des Zugschlusses wird, hängt in der Regel von den örtlichen Verhältnissen ab, es gibt hierfür mancherlei Mittel, die hier aufzuführen zu weit führen würde.

Sie wären aber auch bei Einführung einer nach vorn sichtbaren Tageskennzeichnung des Zugschlusses ebenso wenig entbehrlich, wie sie es schon jetzt während der Dunkelheit sind, wo bekanntlich diese Kennzeichnung nach vorn vorhanden ist. Denn solche am Zugschluss angebrachte Zeichen können den Stationsbeamten nur in den seltensten Fällen darüber unterrichten, ob der Zugschluss auch an der Stelle zum Stillstand gekommen ist, die erreicht sein muss, um das Nachfolgen eines Zuges derselben Richtung oder auch das Ausfahren eines Zuges entgegengesetzter Richtung ohne Gefahr eines Zusammenstosses zu gestatten, und die dem Beamten zu gebende Meldung hat daher die doppelte Bedeutung der Mittheilung über das Vorhandensein des Schlusses und der Bestätigung der erfolgten sicheren Aufstellung des Zugschlusses, von denen letztere mindestens so wichtig ist, wie erstere. Einer nach vorn sichtbaren Kennzeichnung des Zugschlusses kann also nur die Bedeutung zukommen, dass der Zugschluss der Spitze des Zuges folgt bezw. im Bereiche des Bahnhofes angekommen ist, das genügt aber noch nicht um die Berechtigung zur Rückmeldung des Zuges zu geben, denn diese ist, wie bemerkt, erst dann gestattet, wenn der Zugschluss eine ganz bestimmte Stelle überschritten hat und diese auf oft grosse Entfernungen lediglich nach dem Augenschein nach einem am letzten Wagen angebrachten Signal zu bemessen, wird in sehr vielen Fallen äusserst schwierig, ja oft ganz unmöglich sein. So zweckmässig daher auch die Einführung eines nach vorn sichtbaren Signales des Zugschlusses sein mag, die Frage der Meldung über die sichere Aufstellung des Zugschlusses ist damit nicht gelöst und die Gefahr eines vorzeitigen Rückmeldens nicht behoben.

Uebrigens ist nicht ersichtlich, welchen Unterschied es bei dieser Frage machen soll, ob die Strecke mit Blockeinrichtungen versehen ist oder nicht. Wir haben in Deutschland überall nur die Raumfolge, d. h. das bindende Blocksystem und es ist ganz gleichgültig, ob die Rückmeldung eines Zuges von Verkehrsstation zu Verkehrsstation oder unter Mitwirkung von Zwischen- (Block-) Stationen erfolgt, die nur beschleunigter Zugfolge wegen eingeschaltet sind; in beiden Fällen darf aber die Rückmeldung nicht erfolgen, ehe der Zugschluss eine genau bestimmte Stelle überschritten und sich der die Rückmeldung ausführende oder anordnende Beamte in zuverlässiger Weise hiervon überzeugt hat. Die Betriebsordnung kennt bezüglich dieser Frage überhaupt nur noch Zugfolgestationen, sie unterscheidet nicht mehr zwischen Stationen und Blockstationen.

Schliesslich noch einige Worte über das Verlassen eines auf starker Steigung liegen gebliebenen Zuges seitens der Lokomotive oder das Theilen eines solchen Zuges. Im allgemeinen wird man ein solches Verfahren für ungehörig halten müssen; wo die Gefahr des Liegenbleibens thatsächlich vorliegt, mag für kräftigere Lokomotiven, kürzere Züge oder eine Verständigung zwischen Strecke und benachbarter Station gesorgt werden. Wenn in ganz seltenen Ausnahmefällen, z. B. bei schweren Unfällen oder dergleichen, das Verlassen eines liegen gebliebenen Zuges seitens der Lokomotive als das geeignetste Mittel erscheint, um dringend nothwendige Hilfe möglichst rasch herbeizuholen, so müssen selbstredend zugleich auch alle die Mittel zur Anwendung kommen, die nach den vorliegenden Umständen zur Deckung des liegen gebliebenen Zuges nothwendig sind.

Blum.

Das Eisenbahnnetz des Deutschen Reichs am 1. April d. J.

Nach dem Verzeichniss der Deutschen Eisenbahnen und ihrer Stationen zu der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands, welche wir in Nr. 40 S. 360 d. Ztg. bereits einer Besprechung unterzogen haben, hatten die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre dienenden Deutschen Eisenbahnen am 1. April d. J. eine Ausdehnung von 47 634 km (gegen 46 902 km am 1. Mai des Vorjahres). Von der Gesammt-Kilometerzahl entfallen 31 937 (31 998) km auf Hauptbahnen [davon 15 863 (15 509) km zwei-, 46 (40) km drei- und 88 (84) km viergeleisig] und 15 697 (14 904) km auf Bahnen untergeordneter Bedeutung [davon 1 302 (1 296) km schmalspurig].

Die Vertheilung der Bahnlängen auf die einzelnen Staaten ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Laufende Nr.	Staaten	Staatsbahnen überhaupt	Staatsbahnen davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	Privatbahnen unter Staatsverwaltung überhaupt	Privatbahnen unter Staatsverwaltung davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	Privatbahnen unter eigener Verwaltung überhaupt	Privatbahnen unter eigener Verwaltung davon Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen
		Kilometer						
1	Preussen	28 242	9 008	58	54	1 940	1 269	30 240
2	Bayern	5 371	1 369	18	18	903	321	6 292
3	Sachsen	2 835	1 057	41	14	—	—	2 876
4	Württemberg	1 751	179	—	—	36	36	1 787
5	Baden	1 510	195	54	44	220	220	1 784
6	Hessen	852	133	—	—	45	45	897
7	Mecklenburg-Schwerin	1 029	573	1	1	—	—	1 030
8	Mecklenburg-Strelitz	—	—	—	—	95	95	95
9	Sachsen-Weimar	76	76	—	—	61	61	137
10	Oldenburg	389	111	27	27	40	8	456
11	Anhalt	—	—	—	—	62	62	62
12	Braunschweig	—	—	—	—	137	137	137
13	Sachsen-Meiningen	8	8	—	—	—	—	8
14	Sachsen-Altenburg	—	—	—	—	8	8	8
15	Schwarzburg-Sondershausen	—	—	—	—	33	33	33
16	Hamburg	8	3	—	—	—	—	8
17	Bremen	4	2	—	—	—	—	4
18	Elsass-Lothringen	1 597	347	11	11	172	172	1 780
	zusammen	43 672	13 061	210	169	3 752	2 467	47 634

Ausser den vorstehenden 47 634 (46 902) km bestanden noch 2 448 (2 335) km vollspurige und 678 (735) km schmalspurige Anschlussbahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehr dienen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 22. Juni d. J. eröffnete schmalspurige, 7,32 km lange Strecke Wilzschhaus-Carlsfeld der Sächsischen Staatseisenbahnen, welche an die ebenfalls schmalspurige Strecke Wilkau-Wilzschhaus anschliesst, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2490 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betr. Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 2507 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung sowie an die Main-Neckarbahn und die Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion in Mainz, betr. Zurückziehung eines Antrages auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 2541 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische und Dänische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, Begleitschreiben zu dem Protokoll Nr. 49 des Personenausschusses Stockholm, den 3./4. d. Mts. (abgesandt am 28. d. Mts.). **Die nächste Sitzung des Ausschusses soll in Stuttgart am 21. Oktober d. J. oder in der zweiten Woche des Monats Mai nächsten Jahres abgehalten werden.**

Aus Oesterreich-Ungarn.

Gesetzentwurf über die Ungarische Eisenbahn-Investitionsanleihe.

Wie bereits in Nr. 45 S. 412 d. Ztg. berichtet wurde, hat der Königlich Ungarische Handelsminister einen Gesetzentwurf vorbereitet, betreffend die Investitionen bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen und deren Bedeckung. Dieser Gesetzentwurf wurde am 14. d. Mts. dem Ungarischen Reichstage unterbreitet und hat folgenden Wortlaut:

Gesetzentwurf über die auf dem Netze der Königlich Ungarischen Staatsbahnen zu bewerkstelligenden Investitionen und über die Bedeckung der Kosten dieser Investitionen.

1. Für die auf den Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in den nächsten 10 Jahren durchzuführenden Investitionen und Ausrüstungen, ferner zur vollständigen Tilgung der am Schlusse des Jahres 1896 noch ungetilgten Raten einzelner schwebenden Schulden der Königlich Ungarischen Staatsbahnen wird zusammen ein Kredit von 123 008 896 fl. unter den folgenden Titeln bewilligt:
   a) zur Herstellung und Einrichtung von Werkstätten und Depots . . . . 23 070 000 fl.
   b) zur Beschaffung von Verkehrs- und Betriebsmitteln . . . . 39 425 000 „
   c) zum Austausch von hölzernen Brücken . 2 000 000 „
   d) zum Bau von zweiten Geleisen, für die Umgestaltung von Linien und für Rangirstationen . . . . 13 650 000 „
   e) zur Erweiterung von Bahnhöfen und Aufnahmegebäuden . . . . 17 105 000 „
   f) für kleinere Ergänzungsarbeiten, Inventarvermehrungen und Schneeschutzwerke . . 4 750 000 „
   g) zur Tilgung schwebender Schulden . . . 23 008 896 „
2. Vom Tage des Inslebentretens dieses Gesetzes angefangen werden für die bis zum Ende des Jahres 1897 reichende Frist von dem unter 1. bestimmten Gesammterfordernisse bewilligt:
   a) zur Herstellung und Einrichtung von Werkstätten und Depots . . . . 3 930 000 fl.
   b) für Verkehrs- und Betriebsmittel . . . . 12 729 000 „
   c) für den Austausch von hölzernen Brücken 100 000 „
   d) für den Bau von zweiten Geleisen, für die Umgestaltung von Linien . . . . 1 400 000 „
   e) für die Erweiterung von Bahnhöfen und Aufnahmegebäuden . . . . 1 700 000 „
   f) für kleinere Ergänzungsarbeiten, Inventarvermehrungen und Schneeschutzwerke . . 541 000 „
   g) endlich zur Tilgung schwebender Schulden 23 008 896 „

   Die im Interesse der Durchführung der aufgezählten Arbeiten und der Bewerkstelligung der Anschaffungen von der Regierung bisher getroffenen Verfügungen und im Rahmen der oben bezeichneten Kostenbeträge bewerkstelligten Ausgaben werden hiermit gutgeheissen.
3. Die Zeit und die Reihenfolge der in der Frist bis zum Ende des Jahres 1897 und in den ferneren Jahren des unter 1. festgestellten 10 jährigen Zeitraumes durchzuführenden Arbeiten und Anschaffungen stellt der Handelsminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister fest; auch ist er verpflichtet, jedesmal bei Einreichung des Staatsvoranschlages der Gesetzgebung einen Bericht über die in dem betreffenden Jahre auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes durchzuführenden Investitionen vorzulegen. Gleichzeitig ist auch über die im vorhergegangenen Jahre bewerkstelligten Arbeiten und Anschaffungen Bericht zu erstatten.
4. Wenn anstatt der einen oder der anderen der in den festgestellten Arbeitsplan aufgenommenen Investitionen inzwischen etwa die Durchführung anderer Bauten oder Anschaffungen nöthig werden sollte, dann ist hierzu die Genehmigung der Gesetzgebung vorher einzuholen.
5. Zwischen den Kreditsummen, welche unter den in den Punkten 1 und 2 bezeichneten Titeln bewilligt wurden, ist ein Virement nicht gestattet. Die von den für die einzelnen Jahre bewilligten, bezw. präliminirten Kreditsummen in dem betreffenden Verrechnungsjahre nicht aufgebrauchten Restbeträge können in den folgenden Jahren aufgebraucht werden. Mit dem Schlusse des Rechnungsjahres 1909 ist ein solcher Verbrauch nicht mehr gestattet.
6. Die Kreditsummen der in den einzelnen Jahren durchzuführenden Investitionen und Ausrüstungen und die Bedeckung derselben werden in das Staatsbudget der betreffenden Jahre unter besonderen Titeln aufgenommen. Sowohl die vollzogenen Ausgaben als die Bedeckung derselben (Punkt 7 und 8) sind in den staatlichen Schlussrechnungen von den anderen Ergebnissen des Staatshaushaltes abgesondert auszuweisen.
7. Zur Bedeckung der 43 408 896 fl. ausmachenden Summe der in der Zeit vom Inslebentreten dieses Gesetzes bis zum Schlusse des Jahres 1897 zu bewerkstelligenden Investi-

tionen, Ausrüstungen und Tilgungen (Punkt 2) wird der Finanzminister ermächtigt, mit 3,5 % verzinsliche, auf die mit Gesetzartikel XVII, 1892 festgestellte Kronenwährung lautende, steuerfreie Rentenobligation zu emittiren.

8. Ueber die auf Grund des Punktes 7 durchgeführte Operation ist dem Reichstage Bericht zu erstatten.
9. Ueber die Art und Weise der Bedeckung eines mit dem gegenwärtigen Gesetze bewilligten, aber nach dem Jahre 1897 auftauchenden Investitionserfordernisses ist der Gesetzgebung seinerzeit eine Vorlage zu machen.
10. Dieses Gesetz tritt am Tage der Verkündigung in Kraft; mit dem Vollzuge desselben werden der Handelsminister und der Finanzminister betraut.

Die Motivirung zu dem vorstehenden Gesetzentwurfe ist von aussergewöhnlichem Umfange und begründet die geforderten Auslagen, die im folgenden spezialisirt sind:

Für die eigentlichen Investitionserfordernisse sind 100 Millionen Gulden präliminirt und zwar:

1. für Werkstätten und Zugförderung		23 070 000 fl.
hiervon entfallen auf:		
a) Erbauung neuer Werkstätten	3 100 000 fl.	
b) Erweiterung bestehender und Einrichtung von Filialwerkstätten	9 607 000 „	
c) Verlegung der westlichen und Sohler Werkstätten	5 163 000 „	
d) Zugförderungsstationen	4 600 000 „	
e) Zugbeleuchtungsstationen	600 000 „	
2. für Verkehrsmittel		39 425 000 fl.
hiervon entfallen auf:		
a) Beschaffung von Lokomotiven	17 035 000 fl.	
b) Personen- und Kondukteurwagen	5 040 000 „	
c) Last- und Kondukteurwagen	16 000 000 „	
d) Heizungs-, Beleuchtungs- und Bremsvorrichtungen	1 350 000 „	
3. für Auswechslung von Holzbrücken gegen Eisenbrücken		2 000 000 fl.
4. für zweite Geleise und Rangirstationen		13 650 000 fl.
und zwar:		
a) Ausbau des zweiten Geleises auf der Linie Budapest-Marchegg	1 600 000 fl.	
b) Ausbau des zweiten Geleises auf der Linie Hatvan-Salgo-Tarjan	2 000 000 „	
c) Ausbau des zweiten Geleises auf der Linie Kelenföld-Raab	6 000 000 „	
d) Ausbau des zweiten Geleises auf der Linie Szolnok-Czegléd	900 000 „	
e) Hebung der Transportfähigkeit der Linie Piski-Petrozsény	2 500 000 „	
f) Rangirgeleise in Dombovár	350 000 „	
g) neue Rangirstation bei Salgo-Tarjan	300 000 „	
5. für Erweiterung der Bahnhöfe		17 105 000 fl.
und zwar:		
a) Erweiterung des Bahnhofes in Fiume	4 000 000 fl.	
b) Erbauung eines Kohlenbahnhofes in Budapest	2 500 000 „	
c) Erweiterung der Station Debreczin	1 470 000 „	
d) Erweiterung der Station Temesvár-Josefstadt	1 970 000 „	
e) Erweiterung der Station Klausenburg	570 000 „	
f) Erweiterung der Station Fünfkirchen	315 000 „	
g) Erweiterung der Station Kronstadt	350 000 „	
h) Erweiterung der Station Arad	200 000 „	
i) Erweiterung der Station Piski	960 000 „	
j) Erweiterung der Station Grosswardein	200 000 „	
k) Erweiterung der Station Sohl	700 000 „	
l) Erweiterung der Station Fülek	310 000 „	
m) Erweiterung der Station Szegedin	500 000 „	
n) Erweiterung der Station S. A. Ujhely	200 000 „	
o) Erweiterung der Station Párkány-Nána	150 000 fl.	
p) Erweiterung der Station Kaposvár	400 000 „	
q) Erweiterung der Station Szatmár	260 000 „	
r) Erweiterung der Station Orsova	250 000 „	
6. für kleinere Ergänzungsbauten, Inventarvermehrung und Schneeschutzwerke		4 750 000 fl.

Für die Tilgung der schwebenden Schulden ist der Betrag von . . . . . 23 008 896 fl. eingestellt. Die gesammten schwebenden Schulden der Königlich Ungarischen Staatsbahnen betrugen Ende 1896 noch 29 250 372,46 fl. und sind für dieselben alljährlich 5 %, bei einzelnen Titeln $5^1/_3$ % Zinsen zu Lasten der Betriebsausgaben der Bahn bezahlt worden. Die Operation der Tilgung ist soweit vorbereitet, dass bereits im Laufe des Jahres 1896 aus den Baarbeständen der Staatskasse 8 121 578 Kaufschillingsrückstände getilgt wurden.

Jubiläum der Vorarlberger Bahn.

In den nächsten Tagen werden 25 Jahre seit der Betriebseröffnung der Vorarlberger Bahn verstrichen sein, die mittlerweile bekanntlich verstaatlicht worden ist. Es waren dies die Linien Lindau-Bregenz-Feldkirch-Bludenz-Feldkirch-Buchs und Lautrach-Margarethen. Als Vertreter des Eisenbahnministeriums begibt sich Ministerialrath Dr. Zehetner zu der Jubiläumsfeier nach Feldkirch.

Protokollarübereinkommen mit der Buschtêhrader Bahn.

Die Frage des Baues des zweiten Geleises auf der Buschtêhrader Bahn ist im Einverständnisse zwischen der Regierung und der Gesellschaft zur Lösung gelangt. Nach eingehenden Verhandlungen wurde im Eisenbahnministerium ein Protokollarübereinkommen unterzeichnet, welches die näheren Modalitäten für die Legung des zweiten Geleises regelt. Die Staatsverwaltung hat im vorigen Jahre von der Gesellschaft auf Grund der Konzessionsurkunde die Herstellung des zweiten Geleises auf der Gesammtstrecke begehrt. In dem nunmehr getroffenen Uebereinkommen wurde festgesetzt, dass der Bau des zweiten Geleises vorerst für die Hauptstrecken der beiden Bahnnetze in Angriff genommen werden soll. Auf den Seiten- und Flügelbahnen, bei denen der Verkehr die Dichtigkeit des Hauptnetzes noch nicht erreicht hat, soll die Legung des zweiten Geleises erst in einem späteren Zeitpunkte erfolgen, wenn das Bedürfniss des Verkehrs eine solche Bauausführung als unabweislich erscheinen lässt. Es wurde ein bestimmtes Minimum von täglich verkehrenden Zügen festgesetzt, bei welchem der Bau des Doppelgeleises auch auf den Nebenstrecken durchgeführt werden soll. Die Buschtêhrader Bahn besitzt das zweite Geleise bereits auf der 36,75 km langen Theilstrecke Tirschnitz-Chodau. Der Bau des Doppelgeleises auf den Hauptlinien Chodau-Komotau und Komotau-Prag soll partienweise und successive erfolgen, derart, dass die Anlage auf mehrere Jahre aufgetheilt wird. Zunächst soll die Strecke von Chodau über Karlsbad nach Welchau-Wickwitz in Angriff genommen werden. Diese Strecke hat eine Länge von 33 km. Daran würden sich successive, sobald die Detailpläne ausgearbeitet wären, die übrigen Theile der Hauptstrecken reihen, während die Legung des Doppelgeleises auf den Nebenlinien auf einen späteren Zeitpunkt verschoben wurde. Die Regierung hat sich jedoch vorbehalten, in der Reihenfolge, welche für die Legung des Doppelgeleises festgesetzt wurde, Aenderungen anzuordnen, wenn dies das Bedürfniss des Verkehrs erfordert. Die Kosten, welche das zweite Geleise erfordert, werden sich erst genau feststellen lassen, wenn die Detailprojekte vorliegen werden. Man nimmt an, dass die ursprüngliche Schätzung, welche 15 000 000 fl. betrug, durch die Hinausschiebung des Doppelgeleises auf den Nebenlinien, welche zumeist schwierigere Gebirgsstrecken sind, eine Verminderung um 5 000 000 fl. erfahren werde. Die Kosten für die Anlage des zweiten Geleises auf der Hauptstrecke dürften den Betrag von 10 000 000 fl. nicht voll erreichen. Die Deckung des Erfordernisses wird durch die Begebung eines Theiles der 4 % Prioritäten erfolgen, welche die Gesellschaft im Portefeuille hat. Der Besitz der Gesellschaft an eigenen Prioritäten beträgt 30 300 000 fl. Hiervon sind 2 800 000 fl. für die Einlösung der noch im Umlaufe befindlichen 5 % Prioritäten erforderlich. Für Investitionen bleiben noch 27 500 000 fl. verfügbar, und hievon wird der Theilbetrag von ungefähr 10 000 000 fl. für die Legung des zweiten Geleises Verwendung finden. In dem getroffenen Uebereinkommen hat die Buschtêhrader Bahn überdies die Verpflichtung übernommen, eine Reihe von Zubauten und Geleiseanlagen in Karlsbad durchzuführen. Die Staatsverwaltung erbaut in Karlsbad einen neuen Bahnhof, welcher vorwiegend für den Personenverkehr bestimmt ist, während der alte Bahnhof der Buschtêhrader Bahn dem Frachtenverkehre

dienen wird. Die Gesellschaft hat sich nun verpflichtet, den alten und neuen Bahnhof mit einem Schienenstrange zu verbinden, ferner zwei Verbindungslinien von Donitz nach Neu-Putschin und von Donitz nach Dallwitz herzustellen. Die Kosten dieser Bauausführungen belaufen sich auf rund 1 400 000 fl.; die Staatsverwaltung hat jedoch zugesagt, der Gesellschaft den hierfür gemachten Aufwand im Falle der Einlösung der Bahn zu refundiren.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Am 15. Mai d. J. fand in Wien die diesjährige (28.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft statt. Zu derselben waren 24 Aktionäre erschienen, welche 6 160 Aktien mit 616 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte hat sich der Verkehr im Jahre 1896 trotz des im März eingetretenen Strikes im Ostrauer Kohlenreviere und der Betriebseinstellung der Kunzendorfer Zuckerfabrik günstiger gestaltet als im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre haben sich auf 103 080 (+ 3 981) fl., die Einnahmen aus dem Güterverkehre auf 243 056 (+ 6 571) fl. gehoben. Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 410 903 (+ 16 951) fl. Nach Abzug der Ausgaben im Betrage von 192 002 fl., der für Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen nöthigen Beträge von 75 555 fl. sowie 28 669 fl. statutarischer Dotationen (Reservefonds 14 334,69 fl. und Tantieme 14 334,69 fl.) verblieb ein Rest von 114 678 fl. zur Verfügung der Generalversammlung, der sich unter Hinzuziehung des Gewinnvortrags auf 137 682 fl. erhöhte. Es wurde beschlossen, 112 375 fl. zur Zahlung einer 7,75 % Dividende (sohin 15,50 fl. für die Aktie) zu verwenden und den Rest von 25 307 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dem Verwaltungsrathe wurde das Absolutorium ertheilt. Die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder Regierungsrath Wilhelm Ast und David Ritter von Gutmann wurden wiedergewählt.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn.

Am 21. Mai d. J. fand in Wien die diesjährige (30.) ordentliche Generalversammlung der Aktionäre dieser Eisenbahn statt. Bei derselben waren 27 Aktionäre erschienen, welche 4 100 Aktien mit 154 Stimmen vertraten. Der Vorsitzende theilte mit, dass an Stelle des Sektionschefs Max Ritter von Pichler der K. und K. Hauptmann a. D. und Reichsrathsabgeordnete Severin von Henzel von der Oesterreichischen Regierung zum Verwaltungsrathe ernannt worden ist. Der Bericht über die Jahresrechnung für 1896 und über die Geschäftsgebahrung, welcher die geordnete Lage des Unternehmens konstatirt, wurde ohne Diskussion zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Aus dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass der gesellschaftliche Reservefonds „B“, der Ende 1895 die Höhe von 48 055 fl. auswies, mit Jahresschluss 1896 sich noch auf 45 030 fl. belief, trotzdem aus diesem Fonds die Stempelgebühren für die Prioritäten I. und II. Emission gezahlt worden sind. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Karl Baron Harkányi und Dr. Viktorin Steiger wurden wiedergewählt.

Marmaroser Salzbahn.

Genannte Lokalbahn-Aktiengesellschaft hielt am 15. d. Mts. ihre diesjährige (13.) ordentliche Generalversammlung ab. Dem durch den leitenden Direktor Max Kriegler vorgelegten Rechenschaftsberichte ist folgendes zu entnehmen: Der Salzverkehr war im vorigen Jahre andauernd lebhaft und ergab auf der Linie Szlatina, Rónaszék und Sugatag insgesammt ein Frachtenquantum von 83 248 t mit einer Roheinnahme von 136 971 fl. (+ 187,4 t und + 283 fl.) Das garantirte Minimalquantum von 64 000 t wurde überschritten mit 19 248 t. Mit Zurechnung der Flügelbahn Szigetkamara-M. Sziget betrug die Einnahme aus den Salzfrachten insgesammt 154 934 (— 660) fl. Die sonstigen ärarischen und Privatfrachten sammt dem Personen- und Gepäckverkehr aller vier Linien (ohne Peagegebühr) ergaben eine Einnahme von 67 112 (+ 1 564) fl. Die Betriebs- und sonstigen Ausgaben der Normalspurlinien im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen beziffern sich auf 43 283 (+ 29) fl., diejenigen der im Eigenbetriebe befindlichen Schmalspurbahnen zuzüglich sämmtlicher Central-Verwaltungsausgaben auf 57 872 (+ 1 140) fl. Der disponible Reingewinn einschliesslich Gewinnvortrag vom Jahre 1895 beläuft sich auf 130 581 fl. Es wurde beschlossen auf verschiedene Zuwendungen und Dotirungen 12 870 fl., zur Dotirung des Reservefonds 1 000 fl., zur Einlösung der für 1896 gezogenen Prioritätsaktien 21 000 fl., zur Zahlung einer 4,5 % Dividende an die Prioritätsaktien 57 658 Gulden, zur Dotirung des Stammaktien-Einlösungsfonds 7 135 fl. und zur Zahlung einer 3 % Dividende an die Stammaktien 23 151 fl. zu verwenden und den Rest von 7 767 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Temesvár-Nagy-Szent Mikloser Lokalbahn.

Die unter Vorsitz des Direktionspräsidenten am 31. Mai d. J. abgehaltene diesjährige (2.) Generalversammlung der Aktionäre oben genannter Lokalbahn (im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen) hat den Bericht der Direktion über deren Geschäftsführung im Betriebsjahre 1896 genehmigend zur Kenntniss genommen. Diesem zufolge betrug der Reingewinn im Jahre 1896 72 425 Kronen 14 ₰, von welchem 0,5 % = 362 Kr. 12 ₰ zur Dotirung des Reservefonds, ferner 71 758 Kr. 80 ₰ zur Vertheilung einer 1,8 % Dividende an 19 933 Prioritätsaktien verwendet werden sollen. Der Rest von 304 Kr. 22 ₰ wäre auf das neue Betriebsjahr 1897 zu übertragen. Diese Anträge der Direktion wurden angenommen. Nach Ertheilung des Absolutoriums an die Direktion und den Aufsichtsrath folgte die Wahl in diese beiden Körperschaften.

Ungarische Lokaleisenbahnen-Aktiengesellschaft.

Die Ungarische Lokaleisenbahnen-Aktiengesellschaft hielt am 15. d. Mts. die diesjährige ordentliche Generalversammlung ab, in welcher der Rechnungsabschluss und der Jahresbericht für das Jahr 1896 zur Vorlage gelangten.

Aus dem Berichte ist besonders hervorzuheben, dass die im Portefeuille der Gesellschaft befindlichen Prioritätsaktien von Ungarischen Vizinalbahnen eine steigende Rentabilität zeigen, ferner, dass der Umlauf der Obligationen der Gesellschaft im Jahre 1896 um 8 000 000 Kr. zugenommen hat, und dass diese Obligationen (4 % mit 105 rückzahlbare Titres) im abgelaufenen Jahre an den Wiener, Berliner, Frankfurter und Hamburger Börsen mit gutem Erfolge eingeführt wurden, und dass seither auf den Deutschen Märkten ein beträchtliches Quantum zur festen Kapitalsanlage plazirt wurde.

Die Bilanz des abgelaufenen Jahres schliesst, nach gänzlicher Abschreibung des in diesem Geschäftsjahre bezahlten Aktienstempels mit einem Reingewinne von 204 922,9 fl. ab. Die Generalversammlung beschloss die Vertheilung einer Dividende von 10 fl. für die Aktie gleich 5 %. Die Generalversammlung nahm ferner die statutenmässige Wahl der Direktion und des Aufsichtsraths vor, welche die Wiederwahl der bisherigen Funktionäre und die Wahl des Herrn Leopold Willstätter aus Karlsruhe in die Direktion ergab.

Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Die am 19. Mai d. J. abgehaltene Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft, bei welcher 57 Aktionäre anwesend waren, die 1 263 Aktien mit 186 Stimmen vertraten, wurden der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss für das Jahr 1896, sowie die Anträge der Administration wegen der Verwendung des Reingewinnes genehmigt, der Beitrag zum Schiffs-Assekuranzfonds für die Jahre 1897 bis 1899 festgesetzt, die fixen Bezüge der Administration von 15 000 fl. auf 20 000 fl. erhöht und die ausscheidenden Administratoren wiedergewählt.

Dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass die Einnahmen für den Personentransport 1 561 070,85 fl. betragen haben, und zwar für Civilpersonen 1 489 756,75 fl., für Kabinen und Gepäck 43 267,13 fl., für Militärtransporte 28 047,97 fl. Die Einnahmen für den Gütertransport ergaben 9 606 944,70 fl., und zwar für Eilgüter 105 443,16 fl., für Frachten 8 076 036,91 fl., für Schleppen von Privatschiffen 427 620,13 fl., für die Vermiethung von Dampfern und Schleppern 118 142,12 fl., für Geld- und Briefbeförderung 2 071,42 fl., für Ladegebühren 648 693,66 fl., für Wartegelder 31 541,57 fl., für Lagerzins 49 326,66 fl., für Waaggeld 10 887,5 fl., für Nachnahmeprovisionen 18 728,77 fl., für andere Transportnebengebühren als: Schifftungs- und Umschlagsgebühren, Auf- und Ablegegebühren 118 456,25 fl. Verschiedene Einnahmen waren 572 460,73 fl., darunter an Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben in Gold (Agiogewinn) 446 593,15 fl. Die Gesammteinnahmen bezifferten sich somit auf 11 740 476,28 fl. (+ 1 569 241,48 fl.). Die Gesammtausgaben betrugen 10 869 904,67 fl. (+ 820 279,93 fl.). Von den letzteren entfallen auf die allgemeine Verwaltung 577 973,93 fl., (darunter für die Centralleitung in Wien 472 005,77 fl., für die Verkehrsdirektion in Budapest 87 624,28 fl., für das Agentieninspektorat an der unteren Donau in Galatz 18 343,28 fl.), auf den Schiffsdienst 6 581 992,11 fl. (darunter für die Centralleitung 39 732,23 fl., für nautische Streckenleitungen 138 669,28 fl.), auf den Stationsdienst 1 083 374,23 fl., auf Steuern und Gebühren 517 864,87 fl., auf den ärztlichen Dienst 49 697,81 fl., auf Unterstützungen und Abfertigungen 35 069 fl., auf besondere Ausgaben 53 303,31 fl., auf Abschreibungen 1 569 608,23 fl., auf Beiträge an den Pensionsfonds 402 021,54 fl. Es ergab sich sonach ein Reinertrag von 870 571,61 fl. (+ 748 961,55 fl.).

Der Schiffspark bestand, abzüglich der beim Jahresschlusse noch im Baue befindlichen neuen Schiffe, aus 179 Dampfern, und zwar 151 Raddampfern, 23 Schraubendampfern und 5 Kettenschiffen. Der Schlepppark zählte Ende 1896 794 eiserne Waarenboote und 60 Lichterboote, zusammen 854 eiserne Boote und 8 hölzerne Schiffe. Ausserdem zählten zum Stande der Flotte 3 Dampfbaggermaschinen, 1 Dampf-

baggerkrahn, 2 Fruchtelevatoren, 5 schwimmende Dampfkrahne und 1 Dampfpumpenboot.

Die Leistungen des Schiffsparkes waren folgende: Von den Dampfern legten zurück: die Personen- und Lokalschiffe 1 426 723 km, die Schlepper und Frachtschiffe 1 598 406 km, die Schraubendampfer 340 463 km, die Kettenschiffe 49 384 km, sämmtliche Dampfer 3 415 426 (+ 328 514) km. Die Waarenboote leisteten einschliesslich der Lichterboote 5 027 449 (+ 848 072) km. Die Anzahl der auf eine durchschnittliche Entfernung von 145 km geschleppten fremden Fahrzeuge betrug 4 097 (— 577), welche zusammen 596 020 (— 16 532) km zurücklegten. Die Gesammtleistung des abgelaufenen Jahres stellt sich daher auf 5 760 814 (+ 831 549) Schleppbootkm. Im Passagierdienst wurden 579 005 (— 14 776) Reisende befördert, darunter 70 833 I. Klasse, 79 757 II. Klasse, 409 238 III. Klasse, 19 177 Militärs, ferner im Lokaldienste 2 677 445 (+ 458 908) Personen. Die Gesammtzahl der beförderten Personen stellt sich daher auf 3 256 450 (+ 444 132), die Gesammt-Personenkilometerleistung auf 104 638 673 (+ 1 429 661) Personenkm. Im Güterverkehre kamen zur Aufgabe 1 113 871 (+ 38 692) t Kaufmannsgüter, 978 039 (+ 215 752) t Körnerfrüchte und 148 609 (+ 22 441) t Regiekohle, zusammen 2 240 519 (+ 277 385) t. Die Gesammttonnen - Kilometerleistung betrug 1 091 784 375 (+ 168 465 765). Die Schiffsperiode umfasste 272 Tage. Die Länge der befahrenen Strecken betrug im Personendienste 2 567 km und im Frachtendienste 4 173 km.

Aus der Schweiz.

Rückkauf der Schweizerischen Eisenbahnen.

Der Bundesrath hat die Eisenbahnabtheilung des Post- und Eisenbahndepartements beauftragt, im Sinne von Art. 20 Abs. 2 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896, im Namen des Bundesrathes mit den Verwaltungen der 5 Schweizerischen Hauptbahnen in Unterhandlung zu treten und eine gegenseitige Verständigung über die Grundsätze zu suchen, nach welchen der Reinertrag und das Anlagekapital im Sinne der Konzessionen festgesetzt werden sollen.

Für diese Unterhandlungen wurden dem Departement Normen zur Wegleitung gegeben für Feststellung der Baurechnung, des Erneuerungsfonds, des Anlagekapitals, des Reinertrages und der Rückkaufssumme. Diese Normen entsprechen den in der Botschaft des Bundesrathes (siehe Nr. 32 und 34 d. Ztg.) entwickelten Grundsätzen.

Die Delegirtenversammlung des Schweizerischen Handels- und Industrievereins, die kürzlich in Zürich tagte, hat, ohne auf die Frage, ob der Uebergang vom Privatbetrieb zum Staatsbetrieb überhaupt wünschbar sei und ohne auf eine Besprechung der Rückkaufsbedingungen, wie sie in der bundesräthlichen Botschaft vorgesehen sind, einzutreten, folgende Postulate zur Verstaatlichung der Eisenbahnen aufgestellt: Es seien die Kompetenzen des Bundesrathes möglichst auf die Aufsicht und Kontrole über die Bundesbahnen zu beschränken; das Recht, die Generaldirektion und die Kreisdirektionen zu wählen, sei nicht dem Bundesrathe, sondern dem Verwaltungsrathe zuzuweisen; es sei bei Bestellung des Verwaltungsrathes darauf zu achten, dass darin die hauptsächlichsten Industrien des Landes ihre Vertretung erhalten; die ständige Kommission des Eisenbahnrathes, mit Sitz in einem bedeutenden Verkehrscentrum, sei mit einem Sekretariate bezw. Büreau auszustatten; dem Eisenbahnrath sei die Ernennung der Mehrheit des Verwaltungsrathes zu verleihen; die dermaligen Taxen für Beförderung von Personen, Gütern und Gepäck seien zu ermässigen, und zwar für Güter zunächst in der Weise, dass der Transport von Rohstoffen und Nahrungsmitteln sowie der Waarenexport erleichtert würde; die Lieferfristen seien abzukürzen; das Reklamationswesen sei thunlichst zu vereinfachen und streitige Fälle seien nicht von der Eisenbahnverwaltung selbst, sondern durch unabhängige und unbetheiligte Organe (z. B. Schiedsrichterämter) zu entscheiden; das Rollmaterial sei zu vermehren und zu verbessern, und es sollen auch hierbei die besonderen Bedürfnisse der Industrie beachtet werden.

Ganz ähnliche Postulate hat auch die Genfer Handelskammer aufgestellt. Dieselbe wünscht ausserdem Vereinfachung der Organisation und Vermehrung der Kompetenzen des Eisenbahnrathes, Herabsetzung der Tarife für den Reisenden- und Waarenverkehr im selben Verhältnisse wie die Kilometerzahl zunimmt und Errichtung einer besonderen Abtheilung im Bundesgericht für letztinstanzliche Entscheidung von Streitigkeiten zwischen der Verwaltung und dem Publikum.

Die meisten dieser Resultate, sowohl diejenigen der Delegirten des Schweizerischen Handels- und Industrievereins in Zürich, als diejenigen der Genfer Handelskammer, sind beim privatwirthschaftlichen Betriebe der Schweizerischen Eisenbahnen, wie die Erfahrung lehrt, nicht zu erreichen und bedeuten somit eine Kritik und Verurtheilung desselben.

In Bezug auf die Organisation der Verwaltung der Eisenbahnen im Falle der Verstaatlichung fordert ferner eine Versammlung von Vertretern der linksdemokratischen und Arbeiterpartei eine demokratische Verwaltung mittelst der Wahl des Eisenbahnrathes durch das Volk in den Kantonen und eine Vertretung des Eisenbahnpersonals im Eisenbahnrathe mit berathender Stimme, sowie die Wahl des Verwaltungsrathes durch den Eisenbahnrath und der Direktionen durch den Verwaltungsrath.

Von den Schweizerischen Hauptbahnen ist es bekanntlich nur noch die Nordostbahn, mit der der Bund noch kein Uebereinkommen über eine Zusammenlegung der Konzessionen der einzelnen Linien in der Art, dass diese sämmtlichen Linien im Falle des konzessionsgemässen Rückkaufes ein einziges Rückkaufsobjekt bilden, vereinbaren konnte. Nun hat der Verwaltungsrath der Nordostbahn am 14. d. Mts. diese Frage behandelt und die Direktion beauftragt: 1. Mit dem Eisenbahndepartement die Verhandlungen über die Grundsätze für die Berechnung des konzessionsgemässen Reinertrages fortzusetzen; 2. dem Eisenbahndepartement die Geneigtheit auszusprechen, mit demselben in Unterhandlung zu treten mit Bezug auf die Zusammenlegung der Konzessionen; 3. dem Verwaltungsrathe s. Zt. über die Resultate dieser Verhandlungen Bericht zu erstatten.

Betriebseröffnungen.

S c h w e i z e r i s c h e N o r d o s t b a h n. Am 1. d. Mts sind die Linien T h a l w e i l - Z u g und E g l i s a u - N e u h a u s e n (Schaffhausen) dem Betriebe übergeben worden. Die an denselben errichteten Stationen dienen dem Gesammtverkehr.

An der 17,13 km langen Strecke Thalweil-Zug liegen die Stationen Thalweil, Oberriedendorf (2,40 km), Horgen-Oberdorf (4,71 km), Sihlbrugg (7,81 km), Baar (14,51 km) und Zug (17,13 Kilometer). Die Station Thalweil liegt 438,2 m, die Station Zug 427,48 m über Meer, den höchsten Punkt erreicht die Linie bei Station Sihlbrugg mit 517,3 m. Zwischen den Stationen Horgen-Oberdorf und Sihlbrugg liegt ein Tunnel von 1 985 m, zwischen Sihlbrugg und Baar ein solcher — unter dem Albis — von 3 358 m Länge. Die grösste Steigung beträgt 12 ‰ — in den Tunneln 11 ‰ —, der kleinste Bogenhalbmesser 300 m. Die neue Linie Thalweil-Zug bildet die kürzeste Zufahrtslinie von Zürich zur Gotthardbahn. Gegenüber der bisherigen Verbindung Zürich-Rothkreuz-Goldau ergibt sich für Zürich-Thalweil-Zug-Goldau eine Abkürzung von 10 km.

An der 17,87 km langen Linie Eglisau-Neuhausen liegen die Stationen Eglisau, Hüntwangen-Wyl (1,35 km), Rafz (4,78 km), Lottstetten (7,91 km), Jestetten (12,08 km), Altenburg-Rheinau (14,17 km) und Neuhausen (17,87 km). Davon sind auf Schweizerischem Gebiet die Station Eglisau, Hüntwangen-Wyl, Rafz und Neuhausen, auf Badischem Gebiet die Stationen Lottstetten, Jestetten und Altenburg-Rheinau gelegen. Die grösste Steigung beträgt 10 ‰, der kleinste Bogenhalbmesser 270 m. Das Hauptobjekt der Linie Eglisau-Schaffhausen bildet der gewaltige Rheinviadukt, ein prächtiges Werk, das Grossartigkeit und Eleganz verbindet und sich dem ganzen Landschaftsbilde trefflich anschmiegt. Der Viadukt hat eine Länge von 457 m, eine grösste Höhe über dem Rhein von 63 m. Er besteht aus 20 gemauerten je 15 m weiten Gewölbebogen und einer eisernen Fachwerkbrücke von 90 m Stützweite über die Mittelöffnung. Zwischen den Stationen Altenburg-Rheinau und Neuhausen befinden sich zwei kleine Tunnel von 112 m und 143 m Länge. Beim Austritt aus dem zweiten Tunnel bietet sich dem Reisenden ein prächtiger Ausblick auf den tosenden Rheinfall.

G o t t h a r d b a h n. Am 1. d. Mts. sind die neuen vollspurigen Zufahrtslinien der Gotthardbahn L u z e r n - I m m e n s e e und Z u g - A r t h - G o l d a u dem Betriebe übergeben worden.

An der 19,19 km langen Strecke Luzern-Immensee liegen die Stationen Luzern, Meggen (10,72 km), Küssnacht [Schwyz] (16,2 km) und Immensee (19,19 km). Gegenüber der früher benutzten Linie Luzern-Rothkreuz-Immensee ergibt sich für die Gotthardbahn eine Abkürzung von 5,95 km.

An der 15,76 km langen Linie Zug-Arth-Goldau befinden sich die Stationen Zug, Walchwyl (9,45 km), und Arth-Goldau (15,76 km).

Die beiden neuen Linien gehören mit ihren schönen Ausblicken auf den Vierwaldstättersee und den Zugersee zu den landschaftlich interessantesten Strecken der Gotthardbahn.

S i h l t h a l b a h n. Am 1. d. Mts. erfolgte die Betriebseröffnung der 5 km langen vollspurigen Theilstrecke der Sihlthalbahn S i h l w a l d - S i h l b r u g g mit den Stationen Sihlwald und Sihlbrugg. Auf letzterer Station findet die Sihlthalbahn Anschluss an die neue Linie Thalweil-Zug der Nordostbahn.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Schlussstrecke Salzhemmendorf-Duingen der Kleinbahn Voldagsen-Duingen. Am 1. Juli d. J. wird die Schlussstrecke Salzhemmendorf-Duingen der Kleinbahn Voldagsen-Duingen mit den Stationen Eggersen, Levedagsen, Thüste, Weenzen und Duingen für den Betrieb eröffnet. Die Kleinbahn Voldagsen-Duingen steht im Eigenthum und in der Verwaltung der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft Vering & Wächter in Hannover, Langelaube 20.

Hannover, den 23. Juni 1897. (1377)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elektrische Privatlokalbahn Bad Aibling-Feilenbach. Am 29. Mai l. J. wurde die in Bad Aibling an die Kgl. Bayer. Staatsbahn anschliessende, elektrisch betriebene, normalspurige 12,2 km lange Privatlokalbahn Bad Aibling-Feilenbach mit den Abfertigungsstellen Willing, Berbling, Dettendorf, Au b/Aibling, Lippertskirchen und Feilenbach für den allgemeinen Verkehr — ausgenommen Expressgut und Fahrzeuge — eröffnet.

Sendungen nach den Abfertigungsstellen der Privatbahn werden mit direkten Frachtbriefen angenommen.

Die Frachtberechnung erfolgt bis und ab Bad Aibling, woselbst die Umkartirung stattfindet.

Eisenbahnwagen mit mehr als 10 000 kg Bruttolast pro Achse oder mit einem grösseren festen Radstand als von 4,5 m können auf die Privatbahn nicht übergehen.

Die Bahn befindet sich im Besitze und Betriebe der Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke vorm. O. L. Kummer & Co. in Dresden, die Direktion ist dem Generalvertreter genannter Firma Herrn Erwin Bubeck, München, Bavariaring Nr. 43 übertragen. Die sämmtlichen diesbezüglichen Korrespondenzen sind an die Direktion in München zu richten. (1378)

2. Eröffnung von Stationen.

Bühlerthalbahn. Am 26. Juni d. J. wird die Haltestelle Altschweier für den Gesammtverkehr — Personen, Reisegepäck, Expressgüter, Leichen, lebende Thiere, Fahrzeuge (mit Ausnahme solcher, welche sich nur von den Stirnseiten des Wagens aus verladen lassen) und Güter — eröffnet.

Karlsruhe, den 22. Juni 1897. (1379 H&V)
Betriebs-Abtheilung Karlsruhe
der Gesellschaft mit beschränkter Haftung Lenz & Cie. zu Stettin.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Die vom 1. Juli d. J. ab im Interesse der in Jena und Gera beschäftigten Arbeiter in den Fahrzeiten veränderten Arbeiterzüge 95 zwischen Kraftsdorf und Gera, sowie 96 zwischen Gera und Kraftsdorf verkehren nur Werktags; der bisherige Zug 96 ab Gera 4.18, an Kraftsdorf 4.40 verkehrt vom 1. Juli d. J. ab nicht mehr.

Vom 1. Juni d. J. ab verkehrt der Zug 50 von Zeitz bis Gera 3 Minuten später als bisher, nämlich ab Zeitz 1.28, von Gera 2.09.

Vom Anfang Juni d. J. ab verkehrt der Zug 367 ab Naumburg bis Laucha um 2 Minuten, von Laucha bis Nebra um 1 Minute später als bisher, nämlich ab Naumburg 3.49, ab Laucha 4.19, an Nebra 4.53.

Erfurt, im Juni 1897. (1380)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Rechtsrheinisch-Hessischer Güterverkehr (Gruppen VI/VII) und Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Kohlenverkehr. Der Wortlaut der Vorbemerkung über die Abfertigung von Sendungen nach Mainz Hafen und die Erhebung von Ueberfuhrgebühren daselbst wird abgeändert; für den Kohlenverkehr tritt eine neue Bestimmung, betreffend die Ueberfuhr nach den städtischen Lagerplätzen im Hafen hinzu. Diese Bestimmungen treten mit dem 5. August d. J. in Kraft.

Mit Gültigkeit vom gleichen Tage wird der Frachtsatz für Braunkohlen usw. von Brühl nach Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt von 0,59 ℳ auf 0,60 ℳ erhöht.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 18. Juni 1897. (1381)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Mit Wirkung vom 15. Juni l. J. ist die Station Rheindürkheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Mainz in den Tarif für den Main-Neckar-Hessischen Güterverkehr einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 19. Juni 1897. (1382)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Alle nach Hagenow bestimmten Eil- und Frachtgüter werden, sofern nicht die Station Hagenow-Land im Frachtbriefe als Ablieferungsstation ausdrücklich vorgeschrieben ist, auf Hagenow-Stadt abgefertigt.

In denjenigen Verkehrsbeziehungen, in welchen die Station Hagenow-Stadt die weiterbelegene Station ist, stellen sich für letztere Station infolge der Mehrentfernung von rund 4 km in den regelmässigen Tarifklassen — auf die Gewichtseinheit von 100 kg berechnet — die Frachtsätze für Eilstückgut um 8 bis 10 ₰, für Frachtstückgut um 3 bis 5 ₰, für Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen um 2 bis 3 ₰ und für Güter der Spezialtarife für Wagenladungen um 1 bis 2 ₰ höher als die Frachtsätze für Hagenow-Land.

Die Frachtvertheuerungen, welche durch ausschliessliche Anwendung der Frachtsätze der Station Hagenow-Stadt für solche Sendungen eintreten, welche nach Hagenow-Land bestimmt sind, Mangels entsprechender Frachtbriefs-Vorschrift aber auf Hagenow-Stadt abgefertigt werden, erlangen erst vom 15. August d. J. ab Wirksamkeit.

Altona, den 18. Juni 1897. (1383)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Für Sendungen von Glas, Porzellan und Thonwaaren, welche zu den in Nummer 45 der Vereinszeitung auf Seite 418 veröffentlichten Frachtsätzen von Hermsdorf/Klosterlausnitz (E.-D. Erfurt) nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn direkt abgefertigt werden, werden gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe nachstehende Beträge zurückvergütet:

für Frachtstückgut-Sendungen . 13
„ Ladungen von 5 000 kg . . 7
„ „ „ 10 000 „ . . 8
Centimes für 100 kg.

München, im Juni 1897. (1384)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/Main etc.-Bayerischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Juli l. J. wird die Station Deggendorf in die Abtheilung b für Harthölzer des Umschlag-Erporttarifes für den Frankfurt etc.-Bayerischen Güterverkehr aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Dienststellen Auskunft.

München, im Juni 1897. (1385)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli 1897 treten im Süd-Ostpreussischen Gütertarif direkte Frachtsätze

a) der allgemeinen Tarifklassen zwischen Allenstein, Dirschau einerseits und Wöterkeim andererseits,
b) für Stückgut zwischen Pr.-Stargard einerseits und Bartenstein, Pr.-Eylau, Styrlack andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (1386)

Königsberg i. Pr., den 15. Juni 1897.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten (ausgenommen Kleie), Malz und Oelsaaten in Ladungen von mindestens 10 000 kg, welche nachweislich von Wien und weiter stammend mit Schiffen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Passau eintreffen und von da nach Stationen der Bayerischen, Württembergischen und Badischen Staatseisenbahnen, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen weiterbefördert werden, gelangen bis zur Ausgabe besonderer Tarife die mit Umschlag in Passau gültigen Frachtsätze der Ausnahme-Tarife Nr. I und II für den kombinirten Schiffs- und Bahnverkehr vom 1. September 1895 beziehungsweise vom 1. Juli 1892 im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die bahnseitige Abfertigung und Verrechnung erfolgt nach den Sätzen und Bestimmungen für Passau loco unter gesonderter Einhebung der Ländebahn-Gebühr als Nebengebühr.

München, im Juni 1897. (1387)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 2 (Getreidetarif). Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. gelangt das Tarifheft 2 vom 1. Juni 1895 zur Aufhebung. An Stelle desselben tritt ein neues, durch Einbeziehung Rumänischer und Deutscher Stationen erweitertes Tarifheft, welches zum Preise von 0,90 ℳ von den betheiligten Bahnen und Abfertigungsstellen bezogen werden kann. Das neue Tarifheft enthält gegenüber den bisherigen Tarifsätzen fast durchwegs Ermässigungen, welche durch Herabsetzung der Antheile der Oesterreichischen und Rumänischen Bahnen herbeigeführt worden sind.

Erhöhungen treten nur bei den Sätzen des bisherigen Ausnahmetarifs Nr. 6 B für Bohnen zur Ausfuhr über See ein,

Die erhöhten Frachtsätze erlangen erst am 1. September d. J. Gültigkeit.

Breslau, den 16. Juni 1897. (1388)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. An Stelle des Kohlentarifs Nr. 8a vom 1. Juni 1896 wird am 1. Juli d. J. für die Beförderung von Saarsteinkohlen in Sonderzügen nach München ein neuer Ausnahmetarif Nr. 8a mit ermässigten Frachtsätzen herausgegeben. (1389)

St. Johann-Saarbrücken, 23. Juni 1897.

Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Köln-Bonnthor in das Heft 2 vom Theil II des Tarifs für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen einerseits und den Stationen der Prinz Heinrichbahn andererseits vom 1. Januar 1888 für Ladungen in offenen Wagen (mit oder ohne Decke) und in Kalkwagen mit den im Tarif für die Station Köln vorgesehenen Frachtsätzen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 19. Juni 1897. (1390)

Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Langholz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Chotebor	56 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Chotebor	51 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Chotebor	81 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 6 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 21. Juni 1897. (1391)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt zum Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif des Mitteldeutschen Verbandes, Theil II, enthaltend Besondere Bestimmungen, der Nachtrag I in Kraft, enthaltend unter anderem anderweite Bestimmungen über die Ueberführung der Reisenden und ihres Gepäcks im Verkehr über Berlin hinaus und neue Bestimmungen über die Erhebung der Platzgebühr bei den D-Zügen auf den Strecken der Sächsischen und Bayerischen Staatsbahnen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften derselben unter I. 2 genehmigt worden.

Gleichzeitig tritt zu den Preistafeln der Nachtrag I in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des Tarifs im Wege der Verfügung eingeführten sowie abgeänderte und neue Fahrpreise.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 15. April d. J. für den 1. Juni in Aussicht genommenen Maassnahmen (Tariferhöhungen und Aufhebung der direkten Abfertigung) sind zu dem genannten Zeitpunkte noch nicht zur Durchführung gelangt und treten erst am 1. Juli d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkarten-Ausgabestellen.

Erfurt, den 22. Juni 1897. (1392)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Juli d. J. wird die an der Strecke Eilenburg-Pretzsch in Kilometerstation 36,05 gelegene Haltestelle Kültzschau, welche bisher nur dem Güter- und Viehverkehr diente, auch für die Abfertigung von Personen- und Reisegepäck eröffnet und zwar als Haltestelle der Nebenbahn und als Haltepunkt der Hauptbahn.

Die Annahme von Privatdepeschen bleibt ausgeschlossen.

Halle a/Saale, den 21. Juni 1897. (1393)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 30. Juni 1897 fällige Zinsenkupon Nr. 3 unserer 3½ % Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird u. z. jener der Schuldverschreibungen

Lit. A	pr.	5 000 ℳ	mit	87,50 ℳ
„ B	„	1 500 „	„	26,25 „
„ C	„	1 000 „	„	17,50 „
„ D	„	300 „	„	5,25 „

Deutscher Reichswährung vom 30. Juni 1896 angefangen

- in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
- „ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
- „ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
- „ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
- „ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
- „ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
- „ Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

eingelöst.

Gleichzeitig wird mit Bezug auf unsere im November 1896 erlassene Kundmachung nochmals bekannt gegeben, dass alle noch im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen unserer zu 4 % verzinslichen Anleihe vom 15. Mai 1880 am 30. Juni 1897 mit dem Nominalbetrage von 1 500 ℳ bezw. 300 „ Deutscher Reichswährung bei den vorangeführten Zahlstellen zur Rückzahlung gelangen und dass gleichzeitig mit der Rückzahlung des Nominalbetrages auch die für das I. Halbjahr 1897 fälligen 4 % Zinsen mit 30 ℳ bezw. 6 ℳ Deutscher Reichswährung ausgezahlt werden.

Mit dem 30. Juni 1897 hört jede Verzinsung dieser 4 % Schuldverschreibungen auf.

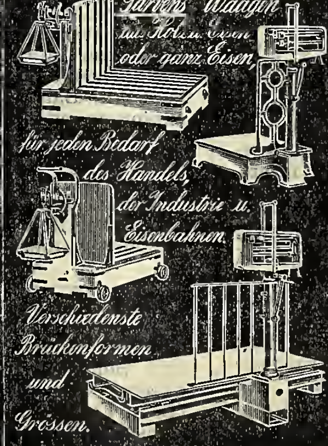
Teplitz, im Juni 1897. (1394)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

Nichtamtliche Bekanntmachungen.





Nr. 12. Jahrgang 1897. Berlin, am 26 Juni 1897.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	100	1	Fass	gefüllt —	34	1	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Mainz bezettelt.
2	A B	—	1	Reisekorb	blaue Frauenschürze, Strümpfe, Kragen, Kinderhemden	5,5	2	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
3	A E G	6877, 19850, 44626	3	—	Kisten —	—	3	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
4	A G	304, 3912	1	Ballen	Rohkaffee —	60	4	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
5	A H	584	1	Fass	Quarzkiesel —	231	5	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
6	A H V	—	1	Stück	eis. Schwelle —	20	6	Eschweiler	„	
7	A L	1	1	Kiste	Werkzeug? —	28	7	Rostock	Meckl. Friedr. Franzb.	
8	A L	215	1	Fass	leer —	13	8	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Fulda-Mainz bezettelt.
9	A R	3	1	Kiste	Glasscheiben —	13	9	Elberf.-Döppersb.	K. E.-D. Elberfeld	
10	A R	16	1	Sack	Kleider? —	22	10	Halberstadt Eilg.	K. E. D. Magdeburg	
11	B	11	1	Kollo	3 Hammer ohne Stiel	15	11	Schwerin	Meckl. Friedr.-Frzb.	
12	B B	1/7	7	Kolli	Umzugsgut —	326	12	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
13	B & Co.	103	1	Pack	Rouleauxstangen —	18	13	Elberfeld	„	
14	B F C	3064	1	Verschlag	Eisenwaaren —	50	14	Appenweier	Badische Stsb.	
15	C F W	5611	1	Kiste	hölz. Brettchen —	132	15	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
16	C V	1564	1	Fass	leer —	10	16	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Mainz bezettelt.
17	C W C	1/2	2	Kisten	leere Blechflaschen —	49	17	Düsseld.-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
18	C T	3/20	1	Kiste	? —	25	18	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
19	D	5	1	Ballen	Ziegenfelle —	20	19	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
20	D	1	1	Korb	gefüllt —	15	20	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Elberfeld-Mainz bezettelt.
21	E	990	1	Fass	leer —	17	21	„	„	Altona-Mainz bezettelt.
22	E G	—	1	Gebund	Kisten —	30	22	„	„	Neustadt-Mainz bezettelt.
23	F	250	1	Pack	Theile eines Sophagestelles	4	23	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
24	F A	25	1	Fass	gefüllt —	58	24	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
25	F H	764	1	„	leer —	10	25	„	„	Mainz bezettelt
26	F K	4180/2	3	—	leere Kisten —	—	26	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
27	F R	12	1	Kiste	Kartons —	55	27	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
28	F S	6256	1	Fass	leer —	8	28	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
29	F S	1	1	Kiste	Griffel —	76	29	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
30	G	21/26	6	Säcke	Papierabfälle —	—	30	Düren	K. E.-D. Köln	
31	G B M	1/2	2	—	Mörtelträger —	19	31	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
32	G C	4535	1	Kiste	Glas, beschr. Berlin Schl. Bhf.	48	32	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
33	G H	10	1	Säckchen	anschein. Harz —	5	33	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Mainz bezettelt.
34	G H	305	1	Fass	leer —	8	34	„	„	
35	G H	6799	1	Kiste	Glasfaser —	33	35	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
36	G K	3602	1	Stück	Kupfer —	4	36	Elberfeld	„	
37	G K	2348	1	Kiste	ansch. Eisenwaaren —	145	37	Hammerstein	K. E.-D. Danzig	
38	G L	5438	1	Kollo	Ofentheile —	9,5	38	Magdeburg-H.	K. E.-D. Magdeburg	
39	G L W	—	1	Pack	leere, gebr. Säcke —	25	39	Lessen	K. E.-D. Danzig	
40	G S	7	1	Ballen	Säcke —	77	40	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
41	G S	252	5	Säcke	Leder —	30	41	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Coblenz-Mainz bezettelt.
42	G S	3016	1	Verschlag	Blechkanne Oel —	15	42	Alperbrück	K. E.-D. Elberfeld	
43	G Z K E	3495	1	Kiste	ansch. Weissblech —	115	43	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
44	H B	2449	1	Ballen	Gummiwaaren —	34	44	Hamburg Eilg.	„	
45	H F	443	1	Fass	leer —	9	45	Mannheim	Badische Stsb.	
46	H H C	1945, 2162	1, 1	Verschlag, Fass	leer —, leer —	20, 15	46	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
47	H S	227	1	Pack	Papier —	27	47	Elberfeld	„	
48	J D C	5600	1	Kiste	gefüllt —	20	48	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
49	J J	761	1	Verschlag	leer	—	36	49	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
50	K J	—	1	Musterkoffer	unbekannt	—	87	50	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
51	K S	600	1	Kiste	Porzellanwaaren	—	40	51	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
52	L	—	1	Stab	Rundeisen	—	30	52	Gross-Gerau	Direktion Mainz	
53	L	2	1	Koffer	leer	—	11	53	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
54	L H	5	1	Ballen	Papierabfälle	—	—	54	Köln-Deutz	K. E.-D. Köln	
55	L K	450	1	Kiste	Fruchtschale	—	6	55	Düsseld.-Derend.	K. E.-D. Elberfeld	Leipzig-Mainz bezettelt. (55–57)
56	L M	3019	1	"	Flaschen	—	60	56	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
57	L S	40	1	"	Uhren	—	33	57	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
58	M	7595	1	"	Seife	—	16	58	"	"	Frankfurt-Mainz bezettelt. (58–60)
59	M D	6166	1	"	leer	—	22	59	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
60	MH	10	1	Sack	Garn	—	25,5	60	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
61	M J	8912	1	Ballen	Bettfedern	—	25	61	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
62	M N	10	1	Fass	leer	—	40	62	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Mainzbezettelt.
63	N	15	1	"	leer	—	9	63	"	"	
64	PG	0665	1	Kiste	eis. Schrauben	—	73	64	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
65	P S	46	1	Fass	leer	—	27	65	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
66	R	252	1	Kiste	Eisenwaaren	—	95	66	Bretten	Badische Stsb.	
67	R	10	1	Kollo	Eisenstange (Hebel)		18	67	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	Ingelheim-Mainz bezettelt. (67–69)
68	R B	7476	1	Kiste	gefüllt	—	22	68	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
69	R D	—	1	Kollo	ger. Fische	—	10	69	Berlin H. u. L. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
70	R F	1000	1	Pack	Eisenplatten	—	38	70	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
71	S	—	1	Kollo	Schaar	—	5	71	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
72	S	—	1	Verschlag	Roststäbe	—	40	72	Mannheim	Badische Stsb.	
73	S C	3026	1	Kiste	leer	—	21	73	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
74	S & C	1016	1	"	Druckplatten	—	90	74	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	beschr.: Berlin.
75	S E	2930	1	"	leer	—	15	75	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Naumburg-Mainz bezettelt. (75–77)
76	S F	2929	1	"	leer	—	14	76	"	"	
77	roth S T	—	1	—	Formstück	—	11	77	Schwerin	Meckl. Friedr. Franzb.	
78	T	3	1	—	grauer Koffer	—	35	78	Oschersleben Gep.	K. E.-D. Magdeburg	
79	T H B	762	1	—	leeres Fass	—	128	79	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
80	V S	518	1	Korb	leere Flaschen	—	8	80	Crefeld	"	
81	W	I	1	—	leere Kiste	—	66	81	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
82	W C	6249	1	—	leere Kiste	—	3,5	82	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
83	W C	496	2	Harasse	Flaschen	—	30	83	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
84	W A	6486						84			
85	W F	1	1	Korb	leer	—	?	85	Rheda	K. E.-D. Hannover	
86	W P	1252	1	Fass	leer	—	22	86	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	
87	W S	1646	1	—	leere Kiste	—	20	87	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
88	W Z	—	6	Tafeln	Zinnblech	—	42	88	Burbach	St. Johann-Saarbr.	
					B. Güter m. Adr. bez.:						
89	Ewald Bruch	68	1	—	Decke	—	—	89	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
90	Ignatz Flordörfer	—	1	—	leeres Fass	—	100	90	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
91	Gross Gerau	—	1	Sack	Kartoffeln	—	36	91	Gross-Gerau	Direktion Mainz	
92	Th. Herbrand C. Z.	100	1	Korb	?	—	22,5	92	Altona	K. E.-D. Altona	beschr.: Bonn/Altona.
93	Huenges	566	1	—	l. Bierfass	—	50	93	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
94	Mr. Jul. Kramer	—	1	—	Reisesack*)	—	14	94	Darmstadt Gep.-Abf.	Direktion Mainz	*) aus röthlich braunem Segeltuch.
95	W. Pester Walzmühle	—	1	Sack	Mehl	—	100	95	Posen	K. E.-D. Posen	
96	Puls, Beamten-Verein, Berlin Dorotheenstrasse 34.	—	11	Stück	Spahnkörbe	—	13	96	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:						
97	—	I	1	Pack	leere Säcke	—	23	97	Uerdingen	K. E.-D. Köln	
98	weiss	I	1	Stange	Rundeisen	—	18	98	Sehnde	K. E.-D. Hannover	
99	—	1	2	Tafeln	Eisenblech	—	80	99	Konstanz	Badische Stsb.	**)
100	Strich	1 (weiss)	3	Kolli	2 Ofenthüren, 1 Pack Platten		12	100	Mohrungen	K. E.-D. Königsberg	
101	—	70	1	Fass	Theer	—	77	101	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
102	—	120	1	Pack	10 Stangen Rundstahl		120	102	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
103	—	1357	1	—	leeres Fass	—	85	103	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
104	—	3490	1	Eimer	Gelee	—	12	104	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

**) Mit Begleitschein von Hostenbach eingetroffen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
105	—	17470	1	—	leeres Fass —	20	105	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Mainz bezettelt.
106	—	101035	1	Kiste	Corned-Beaf —	25	106	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
107	C	6154	1	—	leere Kiste —	10	107	G.-A. Mainz	Direktion Mainz	Oppenheim-Mainz bezettelt.
108	AA v C	6555	1	—	leeres Fass —	23	108	„	„	Mainz bezettelt.
109	D	1936 8671 5635	3	Kisten	Emballagen —	65	109	Heidelberg	Badische Stsb.	
110	F	1620	1	Kiste	Eisen- u. Messingwaaren	23	110	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
111	$	39224	1	Korb	leere Flaschen —	16	111	Düsseldorf-Bilk	„	
112	grün //	—	5	Stück	Roststäbe —	5	112	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
113	LB	3573	1	Kiste	Blechspielwaaren —	159	113	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
114	rother u. weisser Strich	—	2	Bund	Ofenaufsatz-Verzierungen	7	114	Altona	„	
115	435	3402/3	2	Kisten	Steingut —	346	115	Hamburg H.	„	
116	JBS 389	3898/3905	8	„	Handspiegel —	?	116	„	„	
117	2 gelbe Striche	—	1	Bund	Eisen —	43	117	Wilhelmsburg	„	Hannover N. / Lügde bez.
118	× × × roth	—	3	—	eiserne Gestelle —	17,5	118	Lügde	K. E.-D. Hannover	
119	weisser Strich	—	2	Pack	eis. Herdringe —	40,5	119	Buxtehude	„	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
120	—	—	1	—	Amerikaner-Koffer —	43	120	Magdeburg Gep.	K. E.-D. Magdeburg	
121	—	—	1	Blechbüchse	Asphaltlack —	5	121	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
122	—	—	1	Ballen	Aufnehmer —	13	122	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
123	—	—	3	Bund	Bandeisen —	2	123	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
124	—	—	1	„	Bandeisen —	29	124	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
125	—	—	1	—	eis. Bergmannslicht —	—	125	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
126	—	—	1	—	Beschlagstück —	1	126	Malmedy	K. E.-D. Köln	
127	—	—	1	Verschlag	2 Bettstellen-Seitentheile	11	127	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
128	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	24	128	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
129	—	—	1 / 2	— / —	verzinkter Blechkessel / Blecheimer —	4	129	„	„	
130	—	—	1	Pack	Bretterschrankeinlage	39	130	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
131	—	—	12	—	neue Bretter —	—	131	Sagan	K. E.-D. Breslau	Streckenfund.
132	—	—	1	Sack	Chilesalpeter —	66	132	Münder a. D.	K. E.-D. Hannover	
133	—	—	1	Packet	Damenjaquet, Stammseidel, Irrigator	3	133	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
134	—	—	3	—	tannene Dielen —	—	134	Oberwesel	Direktion Mainz	auf d. Strecke gefunden.
135	—	—	2	Ringe	Draht —	5	135	Deutzerfeld	K. E.-D. Köln	
136	—	—	4	„	Draht —	84	136	Neuss	„	
137	—	—	1	Bund	2 flache Stäbe Eisen —	15	137	Cassel	K. E.-D. Cassel	
138	—	—	1	Stab	▢ Eisen —	3	138	Neuss	K. E.-D. Köln	
139	—	—	1	„	❐ Eisen —	14	139	„	„	
140	—	—	1	Stange	Eisen —	34	140	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
141	—	—	1	—	Eisenbahnwagenachse	?	141	Lichtenberg-Friedrichsfelde	K. E.-D. Berlin	
142	—	—	1	Pack	Eisengussstücke —	15	142	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
143	—	—	1	—	Eisenrohr 5,28 m lg., 9 cm breit	—	143	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
144	—	—	1	—	Eisenrohr mit 2 Flanschen	30	144	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	ansch. zum Ofen gehörend.
145	—	—	1	—	Eisentheil —	4	145	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
146	—	—	5	Pack	Emballage —	56	146	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
147	—	—	1	—	Fahrradluftpumpe —	—	147	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
148	—	—	2 / 2	— / —	Fahrrad-Taschen — / Fahrrad-Pedale —	2,5	148	Heide	K. E.-D. Altona	
149	—	—	1	—	leeres Fass —	—	149	Beuthen R. O. U.	K. E.-D. Kattowitz	
150	—	—	3	Stangen	Flacheisen —	18	150	Pleschen	K. E.-D. Posen	
151	—	—	1	Stab	Flacheisen —	3,5	151	Neuss	K. E.-D. Köln	
152	—	—	1	„	Flacheisen —	4	152	„	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
153	—	—	1	Korb	frisches Fleisch —	7	153	Bordesholm	K. E.-D. Altona	
154	—	—	2	—	Futterkasten für Taubenkörbe	—	154	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
155	—	—	1	Pack	Geländerstäbe —	7	155	G.-A. Darmstadt	Direktion Mainz	
156	—	—	1	Korb	Gemüse —	18	156	Baden	Badische Stsb.	
157	—	—	2	Stück	Gewichte —	10	157	Hirschberg	K. E.-D. Breslau	
158	—	—	2	Kolli	Guss —	4	158	Mannheim	Badische Stsb.	
159	—	—	6	—	stählerne Hämmer —	20	159	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
160	Bade zu Hause	231502	1	—	Holzgestell —	1,5	160	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
161	—	—	1	Parthie	rohe Holzleisten —	31	161	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
162	—	—	1	Pack	Holzleisten —	15	162	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	
163	R E	4	3	—	Holzlatten —	7	163	„	„	
164	—	—	9	Paar	Holzschuhe —	6	164	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
165	—	—	1	Pack	Holzschuhe —	6,5	165	Neuss	K. E.-D. Köln	
166	—	—	1	Kinderwagen	Kinderbettzeug —	26	166	Düsseldorf-H.	K. E.-D. Elberfeld	
167	—	—	1	—	Kinderwagen —	20	167	Aachen	K. E.-D. Köln	
168	—	—	1	—	Kinderwagen —	—	168	Tarnowitz	K. E.-D. Kattowitz	
169	—	—	1	Korb	Kirschen —	7	169	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	beschrieben: Ver. Eis.-Bau- und Betr.-Gesellschaft.
170	—	—	2	—	leere Kisten —	46	170	Mannheim	Badische Stsb.	
171	—	—	1	Kiste	? —	—	171	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
172	—	—	1	„	leer —	56	172	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
173	—	—	1	Bund	geschälte Korbweiden	10	173	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
174	—	—	1	Korb	leer —	3	174	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
175	—	—	1	Pack	leere Körbe —	17	175	Cleve	K. E.-D. Köln	
176	—	—	1	„	8 gebrauchte Kübel	22	176	Crefeld	„	
177	—	—	1	—	getrocknete Kuhhaut	12	177	Köln-Gereon	„	
178	—	—	1	Ballen	Leder —	47	178	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	mit braunem Segeltuch überzogen.
179	—	—	1	—	gelber Lederhandkoffer	11,5	179	Witzenhausen	K. E.-D. Cassel	
180	—	—	1	—	Leine —	—	180	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
181	—	—	1	Pack	Leinen —	—	181	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	*)
182	—	—	1	—	kleiner Markthandkorb, 2 Holzstühle, 1 hölz. Fussbank	—	182	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	undeutlich beschr.: „Leipzig-Germany“.
183	—	—	1	Pack	Messingschrauben —	15	183	Peine	K. E.-D. Hannover	
184	—	—	1	—	Milchkanne, leer (20 l halt.)	—	184	Rothenfels	Badische Stsb.	
185	—	—	1	Bund	Nageleisen —	22	185	Neuss	K. E.-D. Köln	
186	—	—	1	—	Pflugriester —	3	186	„	„	
187	—	—	1	—	Privatdecke —	—	187	M.-Gladbach	„	
188	—	—	1	Pack	Rechenstiele —	2	188	G.-A. Bingen	Direktion Mainz	
189	—	—	1	Parthie	Roheisen —	800	189	Karthaus	St. Johann-Saarbr.	
190	—	—	1	—	eisernes Rohr —	49,5	190	Neuss	K. E.-D. Köln	
191	—	—	1	—	verzinktes Rohr mit Schieber u. Sperrklappe	—	191	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
192	—	—	10	—	Rosterstäbe —	75	192	Neuss	K. E.-D. Köln	
193	—	—	1	Stange	Rundeisen —	14,5	193	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
194	—	—	1	Stab	Rundeisen —	6	194	Neuss	K. E.-D. Köln	
195	—	—	1	Bund	Säcke —	33	195	Appenweier	Badische Stsb.	
196	—	—	2	Säcke	leere Säcke —	52	196	Benrath	K. E.-D. Elberfeld	
197	—	—	1	—	flache Schiene, 4,5 m lg.	10	197	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
198	—	—	1	—	eis. Schiene —	8	198	Sagan	K. E.-D. Breslau	1,20 m lang.
199	—	—	1	Fass	Schmierfett —	273	199	Solingen-Nord	K. E.-D. Elberfeld	
200	—	—	1	—	Schreibpultaufsatz —	25	200	„	„	
201	—	—	12	Stück	Spannsägen —	14	201	Creuzthal	„	
202	—	—	1	Bund	Stahl (4kantig, 8 mm)	46	202	Elberfeld	„	
203	—	—	1	„	Stangendraht —	60	203	Hagen	„	
204	—	—	1	Pack	Strohdüten —	10	204	Neuss	K. E.-D. Köln	
205	—	—	1	Sack	4 Tischstollen aus Buchenholz	3	205	Köln-Gereon	„	
206	—	—	1	—	eiserner Topf —	2	206	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
207	—	—	1	—	Unterlagerkasten —	—	207	Crefeld Eilgut	K. E.-D. Köln	
208	—	—	1	—	leerer Verschlag —	12	208	Dülken	„	
209	—	—	1	—	Ventilkasten aus Gusseisen	38	209	Köln-Gereon	„	
210	—	—	1	—	Viehgitter —	?	210	Harburg H.	K. E.-D. Hannover	
211	—	—	1	Bund	8 eis. Vorhangstäbchen	—	211	Waldshut	Badische Stsb.	
212	—	—	1	„	weisse Weiden —	13	212	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	
213	—	—	1	Korb	Zinkrohrknie —	52	213	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
214	—	—	2	Säcke	Zuckerrübensamen —	200	214	Köln-Gereon	K. E.-D. Köln	

*) Anscheinend für Heberleinbremse bestimmt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 36.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.

— 461 —

Nr. 50. **Zeitung des Vereins** 1897.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 M.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (W., Schöneberger Ufer 1—4) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 M., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 M. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (hier W. Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden.



Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Exped. d. Zeitung (W., Schöneberger Ufer 1-4), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Siebenunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. Juni 1897.

Znr Vermeidung von Unterbrechnngen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement anf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin W., den 26. Juni 1897.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Schöneberger Ufer 1—4).

Inhalt:

Die Behandlung des Fundes auf der Eisenbahn nach dem Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuche.

Von Finanzrath Dr. jur. **Oesterlen.**

In Deutschland gelten zur Zeit keine einheitlichen Grundsätze für den Fund im allgemeinen, und auch für den Fund auf der Eisenbahn bestehen nur wenige gleichmässige Vorschriften.

Die Verkehrsordnung beschränkt sich in § 38 auf einige Bestimmungen über die Aufbewahrung und den Verkauf der Fundgegenstände, und einzelne Vorschriften über das Verfahren bei Fundsachen sind enthalten in der Kundmachung 10 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes. Die Deutschen Eisenbahnverwaltungen haben theils in ihren Tarifen in der Form von Zusatzbestimmungen zu § 38 der Verkehrsordnung, theils in ihren Zusatzbestimmungen zu den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften für den Personenverkehr, theils in besonderen Fundordnungen Vorschriften über das Verfahren bei Fundsachen erlassen, welche in ihren Grundzügen übereinstimmen. Dagegen gelten bezüglich der einschlägigen wichtigen civilrechtlichen Fragen, z. B., ob der Finder zur Ablieferung des Fundgegenstandes an die Bahnverwaltung verpflichtet ist, ob er Anspruch auf Finderlohn, und, falls sich ein Empfangsberechtigter nicht meldet, auf Ausfolgung des Fundgegenstandes hat, nach den einzelnen Landesgesetzten die mannigfaltigsten Grundsätze.

Diesem Zustande wird ein Ende gemacht durch das Bürgerliche Gesetzbuch, welches in den §§ 965—977 den Fund im allgemeinen und in den §§ 978—983 speziell den Fund in den Geschäftsräumen öffentlicher Behörden, auf der Eisenbahn usw. regelt.

Für den Fund im allgemeinen gelten in der Hauptsache folgende Grundsätze: Der Fund von Gegenständen im Werthe von mehr als 3 ℳ. muss der Polizeibehörde angezeigt werden, während für minderwerthige Gegenstände eine Anzeigepflicht nicht besteht. Der Fundgegenstand muss vom Finder aufbewahrt oder an die Polizeibehörde abgeliefert werden; der Finder hat Anspruch auf Ersatz seiner Aufwendungen und auf einen Finderlohn, welcher sich nach dem Werthe des Fundgegenstandes bemisst; endlich erwirbt der Finder, falls sich innerhalb eines Jahres nach der Anzeige bei der Polizeibehörde, bezw. bei Gegenständen im Werthe von nicht mehr als 3 ℳ. innerhalb eines Jahres nach dem Funde kein Empfangsberechtigter meldet, das Eigenthum an dem Fundgegenstande.[1])

[1]) Die Zweckmässigkeit einer Bestimmung, durch welche die Ablieferung zahlreicher werthloser Gegenstände an die Polizei verhindert werden soll, wird wohl nicht bestritten werden können, andererseits muss es aber in der Praxis zu den grössten Schwierigkeiten führen, dass die civil- und strafrechtliche Beurtheilung des Rechtsverhältnisses von unsicheren und oft willkürlichen Schätzungen abhängen soll. Häufig ist auch schwer zu entscheiden, ob es sich um mehrere Funde je im Werthe von unter 3 ℳ., oder um einen Fund mehrerer Gegenstände von höherem Werthe handelt. Auf die komplizirten Rechtsfragen, welche entstehen, wenn sich der Finder im Irrthum über den Werth des Gegenstandes befindet, soll hier nicht näher eingegangen werden.

Für den Fund auf der Eisenbahn gelten folgende durchaus abweichende Vorschriften:

„§ 978. Wer eine Sache in den Geschäftsräumen oder den Beförderungsmitteln einer öffentlichen Behörde oder einer dem öffentlichen Verkehre dienenden Verkehrsanstalt findet und an sich nimmt, hat die Sache unverzüglich an die Behörde oder an einen ihrer Angestellten abzuliefern. Die Vorschriften der §§ 965—977 finden keine Anwendung."

Auch nach dem bisherigen Rechte besteht für einen Reisenden, welcher auf der Eisenbahn einen Fundgegenstand an sich nimmt, insofern eine Anzeigepflicht, als er sich im Falle der Unterlassung einer Anzeige der Gefahr einer Strafverfolgung wegen Unterschlagung aussetzen würde, er hat aber die Wahl, ob er den Gegenstand selbst aufbewahren oder an die Polizeibehörde oder an die Bahnverwaltung abliefern will. Die Bahnverwaltung hat z. Zt. kein Mittel, einen Reisenden zur Ablieferung eines Fundgegenstandes an ihre Organe zu zwingen, und das in der oben erwähnten Kundmachung 10 formulirte, auf den Bahnhöfen und in den Personenwagen angebrachte Plakat muss sich daher auf die Bitte beschränken, „gefundene Gegenstände an die diensthuenden Stationsbeamten, Zugführer oder Schaffner abzuliefern". Nach den Bestimmungen des B. G. wird künftig an die Stelle der Bitte ein Befehl unter Hinweis auf § 978 des B. G. und § 246 des St.-G.-B. zu treten haben.

Für das Bahnpersonal ist die Ablieferung von Fundgegenständen an die Bahnverwaltung schon jetzt in den Dienstanweisungen allgemein vorgeschrieben. Diese Dienstanweisungen verlieren auch durch das B. G. keineswegs ihre praktische Bedeutung, da die dem Bahnpersonal in den Dienstanweisungen auferlegte Verpflichtung weitergeht, als die allgemeine Vorschrift des § 978 des B. G., insofern das Bahnpersonal verpflichtet ist, Fundgegenstände an sich zu nehmen und abzuliefern, während es nach dem B. G. zunächst dem Finder freisteht, ob er den Gegenstand an sich nehmen will und die Verpflichtung zur Ablieferung erst eintritt, wenn er den Gegenstand an sich genommen hat.

Der Verpflichtung zur Ablieferung, welche das B. G. dem Finder auferlegt, stehen keinerlei Rechte gegenüber; der Finder hat weder Anspruch auf Finderlohn, noch, falls sich kein Empfangsberechtigter meldet, Anspruch auf Herausgabe des Fundgegenstandes oder des Erlöses. Er hat nicht einmal Anspruch auf Erstattung seiner Auslagen, da auch der § 970 des B. G. bei dem Fund auf der Eisenbahn keine Anwendung findet. Dieser Grundsatz ist gerechtfertigt, weil der Finder zur alsbaldigen Ablieferung verpflichtet ist, und keine Aufwendungen entstehen können, wenn er dieser Verpflichtung nachkommt. Die Ablieferungspflicht gilt auch bei Gegenständen, deren Werth 3 ℳ. nicht übersteigt, während bei solchen Gegenständen im allgemeinen nicht einmal eine Pflicht zur Anzeige besteht; nur ist leider zu befürchten, dass sich das Publikum leichter an diese allgemeine Regel, als an die zu Gunsten der Eisenbahnen und ähnlicher Anstalten gemachte Ausnahme gewöhnen wird.

Die Bestimmungen des B. G. finden aber nur Anwendung auf den Fund verlorener Gegenstände, sie gelten somit nicht bei herrenlosen Gegenständen, daher insbesondere nicht bei Sachen, deren Eigenthümer, in der Absicht auf das Eigenthum zu verzichten, den Besitz aufgegeben hat. (B. G. § 959.) Eine solche absichtliche Besitzaufgabe wird in der Regel vorliegen bei den zahlreichen geringwerthigen Gegenständen (z. B. Flaschen, Gläser, Lebensmittel), welche von Reisenden in den Eisenbahnwagen zurückgelassen werden. Denkbar ist eine Dereliktion aber auch bei werthvolleren Gegenständen, z. B. wenn ein Reisender hierdurch einer Bestrafung wegen Zolldefraudation entgehen will.

An solchen herrenlosen Gegenständen erwirbt nach § 958 des B. G. auch derjenige, welcher sie an sich nimmt, um sie für sich zu behalten, das Eigenthum.[2]

Der in der Verkehrsordnung § 38 und ebenso in zahlreichen Dienstanweisungen gebrauchte Ausdruck „zurückgelassene Gegenstände" bezieht sich sowohl auf verlorene als auf derelinquirte Sachen. Zur Ablieferung von Gegenständen der letzteren Art ist somit ein Reisender, für welchen nur das Gesetz in Betracht kommt, nicht verpflichtet, während ein Bahnbediensteter nach Maassgabe seiner Dienstvorschriften auch diese Gegenstände abzuliefern hat. Der Unterschied hat übrigens auch für das Bahnpersonal eine rechtliche Bedeutung, insofern bei der unbefugten Aneignung eines herrenlosen Gegenstandes nur eine Dienstverfehlung, nicht aber auch der Thatbestand einer Unterschlagung im Amte vorliegt.

§ 978 findet nur Anwendung bei Sachen, welche in den Geschäftsräumen oder den Beförderungsmitteln einer öffentlichen Behörde oder einer dem öffentlichen Verkehre dienenden Verkehrsanstalt gefunden werden.

Eine nähere Definition dieser Begriffe ist auch den Motiven zum B. G. nicht zu entnehmen. Jedenfalls wird nicht ohne weiteres das gesammte bewegliche und unbewegliche Bahneigenthum darunter zu verstehen sein, sondern nur insoweit es zu den eigentlichen Zwecken des Eisenbahnbetriebes dient, daher werden nicht hierher gehören die in den Bahnhöfen befindlichen Wohnungen von Beamten und die Zugänge zu denselben, ferner z. B. nicht Areal, welches zu späteren Erweiterungen von der Bahnverwaltung angekauft ist, aber noch nicht zu Eisenbahnzwecken verwendet wird.

Maassgebend ist der Ort, an welchem die Sache gefunden wurde, nicht der Ort, wo sie verloren ging. Wenn daher ein ausserhalb des Bahngebietes verlorener Gegenstand zufällig auf das Bahngebiet gelangt, so finden die Grundsätze des § 978 ff. Anwendung, während im umgekehrten Falle die gewöhnlichen Regeln gelten. Werden daher mehrere zusammengehörige Gegenstände theils auf der Bahn, theils ausserhalb derselben gefunden, so muss konsequenter Weise der eine Theil an die Bahnverwaltung abgeliefert werden, während bezüglich des anderen Theils, falls der Werth 3 ℳ. übersteigt, der Polizeibehörde Anzeige zu erstatten ist und diese Behörde die Ablieferung verlangen kann. Bezüglich des ersten Theils hat der Finder keinerlei Anspruch, während er für den anderen Finderlohn beanspruchen kann und unter Umständen sogar Eigenthum erwirbt. Dass diese Unterschiede im Volk nicht leicht Verständniss finden werden, dürfte einer weiteren Ausführung nicht bedürfen.

„§ 979. Die Behörde oder die Verkehrsanstalt kann die an sie abgelieferte Sache öffentlich versteigern lassen. Die öffentlichen Behörden und die Verkehrsanstalten des Reichs, der Bundesstaaten und der Gemeinden können die Versteigerung durch einen ihrer Beamten vornehmen lassen. Der Erlös tritt an die Stelle der Sache."

Das B. G. kennt als einzige Verwerthung gefundener Gegenstände die öffentliche Versteigerung und zwar auch bei geringwerthigen und leicht verderblichen Gegenständen. Durch diese Vorschrift wird § 38 Absatz 2 der Verkehrsordnung aufgehoben, wonach bei leicht verderblichen Gegenständen jede Art des Verkaufes zulässig ist. Ebenso wenig sind mit dem Gesetze die verschiedenen in den einzelnen Dienstanweisungen enthaltenen Bestimmungen vereinbar, welche in gewissen Fällen Privatverkauf zulassen. Selbstverständlich wird übrigens von einer öffentlichen Versteigerung abgesehen werden können, wenn wegen des geringen Werthes des Gegenstandes ein die Versteigerungskosten übersteigender Erlös nicht zu erwarten und wegen der Beschaffenheit des Gegenstandes ein Aufschub bis zu einer allgemeinen Versteigerung nicht möglich ist. Die in der Preussischen Fundordnung und in den Württembergischen Abfertigungsvorschriften enthaltene Bestimmung, dass Lebensmittel ohne besonderen Werth sofort dem Abliefernden zurückzugeben sind, wird durch die Vorschrift des § 979 nicht berührt

[2]) Ob eine Sache verloren oder derelinquirt ist, wird oft schwer zu entscheiden sein. Wenn der Finder eine verlorene Sache irrthümlich für derelinquirt ansieht, oder umgekehrt eine derelinquirte für verloren, so können ähnliche schwierige Rechtsfragen entstehen, wie bei dem Irrthum über den Werth des Fundgegenstandes.

werden, da es sich hier in der Regel um derelinquirte Gegenstände handelt, bei welchen die Grundsätze des B. G. über den Fund überhaupt keine Anwendung finden.

Durch die öffentliche Versteigerung erlangt der Käufer nach § 935 des B. G. das Eigenthum, während sonst verlorene Gegenstände, abgesehen von Geld und Inhaberpapieren, von jedem Inhaber, und zwar auch von dem gutgläubigen Erwerber, vindizirt werden können, insoweit nicht die Bestimmungen über Ersitzung (§ 937 ff.) platzgreifen.

Das Recht, die öffentliche Versteigerung von Fundgegenständen anzuordnen, ist jeder Verkehrsanstalt eingeräumt, aber nach Satz 2 des § 979 sind nur die Reichs-, Staats- und Gemeinde-Verkehrsanstalten berechtigt, die Versteigerung durch einen ihrer Beamten vornehmen zu lassen, während eine Privatbahn, ohne Rücksicht auf den Umfang ihres Betriebes, sich hierzu künftig eines öffentlichen Auktionators im Sinne des § 36 der Gewerbeordnung bedienen muss. Mit dieser Gesetzesbestimmung wird die in einzelnen Konzessionsurkunden von Privatbahnen enthaltene Vorschrift nicht vereinbar sein, dass die auf der Privatbahn gefundenen Gegenstände an das Fundbüreau der Staatsbahn des betreffenden Staates abzuliefern sind und gemeinschaftlich mit den auf der Staatsbahn gefundenen Gegenständen verwerthet werden.

„§ 980. Die Versteigerung ist erst zulässig, nachdem die Empfangsberechtigten in einer öffentlichen Bekanntmachung des Fundes zur Anmeldung ihrer Rechte unter Bestimmung einer Frist aufgefordert worden sind und die Frist verstrichen ist; sie ist unzulässig, wenn eine Anmeldung rechtzeitig erfolgt ist.

Die Bekanntmachung ist nicht erforderlich, wenn der Verderb der Sache zu besorgen oder die Aufbewahrung mit unverhältnissmässigen Kosten verbunden ist.“

Durch diese Bestimmung wird die öffentliche Bekanntmachung des Fundes allgemein, ohne Rücksicht auf den Werth des Gegenstandes vorgeschrieben, und darf die Versteigerung nicht vor Ablauf einer bestimmten Frist nach der Bekanntmachung erfolgen. In den bisherigen Dienstanweisungen ist eine Bekanntmachung theils überhaupt nicht, theils nur bei werthvolleren Gegenständen (z. B. in den Badischen und Württembergischen Abfertigungsvorschriften bei Gegenständen, deren Werth 20 ℳ. übersteigt) vorgeschrieben, und auch insoweit eine Bekanntmachung nothwendig ist, hängt die Zulässigkeit der Versteigerung nicht von dem Ablauf einer Frist seit der Bekanntmachung ab, sondern gilt nur die Vorschrift des § 38 Absatz 1 der Verkehrsordnung, dass Fundgegenstände mindestens 3 Monate vom Tage der Ablieferung an aufbewahrt werden müssen. Durch die neue Vorschrift wird § 38 Absatz 1 der Verkehrsordnung an sich nicht berührt, da es mit dem Gesetze vereinbar ist, dass auch die in der Verkehrsordnung bestimmte Frist gewahrt werden muss, es wird aber doch eine Abänderung der Verkehrsordnung zweckmässig sein, dass die dreimonatliche Frist künftig erst mit der Bekanntmachung des Fundes, nicht schon mit der Ablieferung desselben beginnt.

Dagegen wird durch die Vorschrift des § 980 zweifellos eine wesentliche Umgestaltung der Dienstanweisungen für die Fundbüreaus nothwendig und dürfte die Geschäftsaufgabe dieser Büreaus bedeutend erschwert werden.

Ueber die Form der Bekanntmachung ertheilt das Gesetz keine näheren Angaben, da aber der Zweck der Bekanntmachung ist, den Empfangsberechtigten zur Anmeldung seines Anspruches zu veranlassen, so werden allgemeine Bekanntmachungen, z. B. dass innerhalb einer gewissen Frist bei einem Fundbüreau eine grössere Anzahl von Schirmen, Stöcken usw. eingeliefert worden ist, nicht genügen. Eine solche allgemeine Anzeige könnte auch nicht wohl als eine Bekanntmachung „des Fundes“ bezeichnet werden. Es wird daher mindestens die Bezeichnung des einzelnen Fundgegenstandes sowie die Angabe der Zeit und des Ortes des Fundes nothwendig sein. Andererseits ist im Gesetze nicht vorgeschrieben, dass die Bekanntmachung in öffentlichen Blättern zu erfolgen hat, es wird daher ein öffentlicher Anschlag des Verzeichnisses der Fundgegenstände bei dem Fundbüreau oder auf einzelnen grösseren Bahnhöfen genügen und nur bei werthvolleren Gegenständen eine Bekanntmachung in öffentlichen Blättern vorzuschreiben sein.

Eine Geschäftsvereinfachung wird auch durch Absatz 2 des § 980 nicht erreicht, da nach dieser Bestimmung nur die vorherige Bekanntmachung unterbleiben kann, wenn der Verderb der Sache zu befürchten ist oder die Aufbewahrung mit unverhältnissmässigen Kosten verbunden ist. Denn in diesen Fällen ist nach § 981 Absatz 2 eine Bekanntmachung nach der Versteigerung nothwendig, und es fehlt bedauerlicherweise an einer Bestimmung, dass bei geringwerthigen Gegenständen überhaupt von einer Bekanntmachung abgesehen werden kann. Es ist übrigens zu berücksichtigen, dass die Bekanntmachung nur bei verlorenen Gegenständen erforderlich ist, nicht auch bei solchen, welche wegen ihres geringen Werthes als derelinquirt angesehen werden können.

Wird ein Anspruch angemeldet, so hat die Behörde zunächst die Berechtigung desselben zu prüfen. Ist der Anspruch begründet, so wird der Gegenstand dem Berechtigten gegen Erstattung der Auslagen ausgefolgt, anderenfalls muss die Ausfolgung verweigert werden, und bleibt es alsdann dem Anmeldenden überlassen, seinen Anspruch gegen die betreffende Bahnverwaltung im Wege der Klage geltend zu machen. Das Gesetz enthält keine Bestimmung für den Fall, dass bei Zurückweisung einer Anmeldung die Erhebung der Klage unterbleibt. Eine Bestimmung, dass die Anmeldung ihre Wirkung verliert, wenn im Falle der Zurückweisung des Anspruches nicht innerhalb einer gewissen Frist Klage erhoben wird, wäre wohl zweckmässig gewesen. Aus § 980 Absatz 1 geht nur soviel hervor, dass der Gegenstand, wenn eine Anmeldung erfolgt ist, unter keinen Umständen mehr als verloren behandelt und versteigert werden darf. Jedenfalls wird es der Verwaltung freistehen, gemäss § 231 der C.-P.-O. gegen den Anmeldenden eine Feststellungsklage zu erheben, dass die Anmeldung nicht gerechtfertigt sei, allein selbstverständlich wird eine Verwaltung von dieser Befugniss nur bei besonders werthvollen Gegenständen Gebrauch machen.[3]) Wenn die Verwaltung von einem solchen Vorgehen absehen will, so wird ihr kein anderer Weg übrig bleiben, als den Gegenstand gemäss § 372 des B. G. bei einer öffentlichen Hinterlegungsstelle zu hinterlegen. Diese Maassregel wird auch geboten sein, wenn sich mehrere Empfangsberechtigte melden.

„§ 981. Sind seit dem Ablaufe der in der öffentlichen Bekanntmachung bestimmten Frist drei Jahre verstrichen, so fällt der Versteigerungserlös, wenn nicht ein Empfangsberechtigter sein Recht angemeldet hat, bei Reichsbehörden und Reichsanstalten an den Reichsfiskus, bei Landesbehörden und Landesanstalten an den Fiskus des Bundesstaates, bei Gemeindebehörden und Gemeindeanstalten an die Gemeinde, bei Verkehrsanstalten, die von einer Privatperson betrieben werden, an diese.

Ist die Versteigerung ohne die öffentliche Bekanntmachung erfolgt, so beginnt die dreijährige Frist erst, nachdem die Empfangsberechtigten in einer öffentlichen Bekanntmachung des Fundes zur Anmeldung ihrer Rechte aufgefordert worden sind. Das Gleiche gilt, wenn gefundenes Geld abgeliefert worden ist.

Die Kosten werden von dem herauszugebenden Betrag abgezogen.“

Nach dem ersten Entwurfe (§ 926) sollte das Eigenthum am Erlöse sofort auf die Verwaltung übergehen und dem Empfangsberechtigten nur ein obligatorischer Anspruch auf Herausgabe der Bereicherung innerhalb 3 Jahren zustehen. Im zweiten Entwurfe (§ 895) findet sich bereits die jetzige Fassung, wonach der Erlös erst nach 3 Jahren an die Verwaltung fallen soll.

Aus dieser Bestimmung in Verbindung mit § 979 Absatz 2 wird zu folgern sein, dass zunächst nicht die Bahn, sondern der unbekannte Empfangsberechtigte das Eigenthum an dem Erlöse erwirbt. Die Verwaltung ist genöthigt, den Erlös noch 3 Jahre, gerechnet von der Bekanntmachung, nicht etwa vom Tage der

[3]) Auf diesen Ausweg wird auch in den Motiven Band III S. 384 hingewiesen.

Versteigerung an, aufzubewahren.[4]) Auch durch diese Vorschrift erwächst den Bahnverwaltungen eine bedeutende neue Geschäftslast, ohne dass gesagt werden kann, dass die Bestimmung im Interesse des Empfangsberechtigten geboten war. Es hätte völlig genügt, wenn dem Empfangsberechtigten ein obligatorischer Anspruch auf Ausbezahlung des Erlöses innerhalb einer gewissen Frist eingeräumt worden wäre. Eine solche Bestimmung wäre um so mehr angezeigt gewesen, als für den Fund im allgemeinen eine ähnliche Vorschrift in § 977 des B. G. enthalten ist. Die Bestimmung des Gesetzes ist für den Empfangsberechtigten sogar insofern ungünstiger, als sein Anspruch erlischt, wenn der Erlös während der Aufbewahrungsfrist abhanden kommt, ohne dass die Verwaltung eine Schuld trifft.[5]) Bei den von Eisenbahnfundbüreaus vorgenommenen Versteigerungen wird übrigens häufig die Geltendmachung eines Ersatzanspruches dadurch thatsächlich unmöglich, dass oft mehrere geringwerthige Gegenstände um einen einheitlichen Preis verkauft werden, sodass der Erlös aus dem einzelnen Fundgegenstand gar nicht mehr festgestellt werden kann. Trotzdem muss auch in solchen Fällen nach dem Gesetze der Erlös noch Jahre lang zur Ausfolgung an die unbekannten Empfangsberechtigten bereit gehalten werden.

Die Verwaltung, an welche der Erlös nach Ablauf der gesetzlichen Frist fällt, ist selbstverständlich befugt, denselben einem beliebigen anderen Vermögenssubjekte zu überlassen. Daher werden durch das Gesetz die für einzelne Bahnverwaltungen geltenden Vorschriften, wonach der Erlös aus Fundsachen den Unterstützungskassen der Bahnbediensteten zukommt, nicht berührt.

„§ 982. Die in den §§ 980, 981 vorgeschriebene Bekanntmachung erfolgt bei Reichsbehörden und Reichsanstalten nach den von dem Bundesrath, in den übrigen Fällen nach den von der Centralbehörde des Bundesstaates erlassenen Vorschriften."

Die Centralbehörde des einzelnen Bundesstaates hat die Form der Bekanntmachung für sämmtliche Zweige der Staats- und Gemeindeverwaltung und ebenso für sämmtliche im Bereiche des Bundesstaates befindlichen Privatbahnen zu bestimmen. Es ist aber nicht vorgeschrieben, dass die Form der Bekanntmachung für alle Gebiete eine einheitliche sein muss. Es wird daher der Centralbehörde unbenommen sein, je nach dem Werthe des Gegenstandes verschiedene Formen der Bekanntmachung anzuordnen, und den eigenartigen umfangreichen Geschäftsbetrieb der Eisenbahnfundbüreaus durch thunlichste Vereinfachung der Form bei den von diesen Büreaus ergehenden Bekanntmachungen zu berücksichtigen.

Die Eisenbahnverwaltung als solche ist nicht berechtigt, die Form der Bekanntmachung zu bestimmen, da sie wohl in keinem Bundesstaat als Centralbehörde im Sinne des § 982 anzusehen ist. Dagegen ist es den Eisenbahnverwaltungen überlassen, die Frist zu bestimmen, nach deren Ablauf die Versteigerung vorgenommen werden darf, und es steht auch nichts im Wege, dass in der Verkehrsordnung an Stelle des bisherigen Absatz 1 des § 38 eine einheitliche Minimalfrist für sämmtliche Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorgeschrieben wird.

Im einzelnen Falle kann es schwierig sein zu entscheiden, welche Centralbehörde zuständig ist, nämlich dann, wenn sich der Betrieb einer Staats- oder Privatbahn auf die Gebiete mehrerer Bundesstaaten erstreckt.

„§ 983. Ist eine öffentliche Behörde im Besitze einer Sache, zu deren Herausgabe sie verpflichtet ist, ohne dass die Verpflichtung auf Vertrag beruht, so finden, wenn der Behörde der Empfangsberechtigte oder dessen Aufenthalt unbekannt ist, die Vorschriften der §§ 979—982 entsprechende Anwendung."

Diese Bestimmung kann für die Bahnbehörden in der verschiedensten Weise von Bedeutung sein, sie wird z. B. Anwendung finden bei Proben und Mustern von Materialien, welche bei Ausschreibungen von Lieferungen entnommen, soweit dieselben zurückgegeben werden müssen, oder bei Sachen, welche zum Beweise von Reklamationen wegen Beschädigung vorgelegt werden, falls diese Gegenstände aus irgend welchem Grunde dem Empfangsberechtigten nicht zurückgegeben werden können.

Die Vorschrift findet aber nur bei den Bahnbehörden des Reichs, eines Bundesstaates oder einer Gemeinde Anwendung, nicht auch bei Privatbahnen, da in § 983 auffallender Weise die Verkehrsanstalten nicht neben den öffentlichen Behörden erwähnt sind. Privatbahnen sind daher ebenso wie Privatpersonen darauf angewiesen, solche Gegenstände gemäss § 372 ff. bei einer öffentlichen Hinterlegungsstelle zu hinterlegen.

Die Anwendbarkeit des § 983 ist ferner ausgeschlossen, wenn die Verpflichtung zur Herausgabe auf Vertrag beruht. In den Motiven (Band III S. 389) wird als Grund dieser Einschränkung angegeben, dass bei Vertragsobligationen die Kontrahenten in der Lage sind, ähnliche Bestimmungen durch Vertrag zu vereinbaren.

Ueberzählige Güter und Gepäckstücke sind in der Regel auf Grund eines Frachtvertrages in den Besitz der Eisenbahn gelangt, sie dürfen daher nicht ohne weiteres als Fundgegenstände behandelt werden. Es sind aber auch Fälle denkbar, in welchen die Verpflichtung der Bahnverwaltung zur Herausgabe solcher Güter nicht auf Vertrag beruht, z. B. wenn am Versandorte durch ein Versehen ein zur Beförderung nicht bestimmtes Gut zugeladen wird, oder wenn ein zur Beförderung aufgeliefertes Gut in das Gebiet einer an dem betr. Transporte nicht betheiligten und deshalb mit dem Absender in keinem Vertragsverhältniss stehenden Bahnverwaltung verschleppt wird. In solchen Fällen findet § 983 Anwendung. Soweit die Verpflichtung zur Herausgabe auf Vertrag beruht, steht es den Eisenbahnverwaltungen frei, in den Tarifen abweichende Bestimmungen zu treffen, z. B. dass die für Fundgegenstände vorgeschriebene Art der Bekanntmachung keine Anwendung findet und dass der Erlös nicht 3 Jahre lang für den Empfangsberechtigten aufbewahrt werden muss.

Da es aber bei überzähligen Gütern häufig schwer sein wird, zu entscheiden, ob eine vertragsmässige oder eine ausserkontraktliche Verpflichtung zur Herausgabe vorliegt, so dürfte es zweckmässig sein, in den Tarifen oder in der Verkehrsordnung (etwa als Zusatz zu § 70) zu bestimmen, dass bei überzähligen Gütern, bei welchen der Absender nicht zu ermitteln ist, von den Bahnverwaltungen nach den Vorschriften des B. G. über den Fund auf Verkehrsanstalten verfahren wird.[6])

Nach vorstehenden Ausführungen werden durch das Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches für die Behandlung von Fundsachen auf der Bahn folgende Maassregeln nothwendig:

1. Abänderung des § 38 der Verkehrsordnung,
2. Abänderung der Kundmachung 10 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, wobei zu erwägen sein dürfte, ob nicht das ganze Verfahren bei Fundsachen einheitlich geregelt werden kann, nachdem ein einheitliches materielles Fundrecht für ganz Deutschland geschaffen worden ist,
3. Aufnahme einer neuen Bestimmung über die Behandlung unbestellbarer überzähliger Güter und Gepäckstücke in die einzelnen Tarife oder in die Verkehrsordnung,
4. Abänderung der Dienstanweisungen für die Fundbüreaus,
5. Erlassung von Vorschriften über die Form der Bekanntmachung durch den Bundesrath bezw. die Centralbehörden der einzelnen Bundesstaaten.

---

[4]) Nicht nothwendig ist, dass der Erlös aus den einzelnen Fundgegenständen gesondert aufbewahrt wird. Im Falle einer Vermischung mehrerer Erlöse entsteht nach § 948 Miteigenthum der Empfangsberechtigten.

[5]) Nur im Falle des Konkurses der Verkehrsanstalt ist der Empfangsberechtigte nach dem Gesetze günstiger gestellt, da ihm an dem Erlöse ein Aussonderungsrecht zustehen wird.

[6]) Eine entsprechende gesetzliche Bestimmung ist enthalten in Artikel 2 des Badischen Gesetzes vom 16. März 1870 („Badisches Gesetz- und Verordnungsblatt" von 1870 Nr. XVI).

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 2,14 km lange, am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Berneck-Goldmühl der Bayerischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse. Die an der Strecke Eilenburg-Pretzsch des Direktionsbezirks Halle a/S. gelegene Haltestelle Kültzschau, welche bisher nur dem Güter- und Viehverkehr diente, wird am 15. Juli d. J. auch für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck eröffnet werden, und zwar als Haltestelle der Nebenbahn und als Haltepunkt der Hauptbahn (Halle-Cottbus-Guben).

Aenderung eines Stationsnamens. Nach einer Mittheilung der Oesterreichischen Nordwestbahn ist der Name der Station Jedlesee in Floridsdorf-Jedlesee abgeändert worden.

Verwechselung von Stationen. Zur Vermeidung von Verwechselungen der an der Strecke Tilsit-Stallupönen der Königlichen Eisenbahndirektion Königsberg gelegenen Station Rautenberg mit der an der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn gelegenen Station Rautenberg hat die letztere die Bezeichnung Rautenberg (Hannover) erhalten.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Zum I. und II. Theile sowie dem Anhange der Kundmachung 11 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes „Zusammenstellung der im Eisenbahnverkehr zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften" wird zum 1. Juli d. J. je ein Nachtrag und zum Sachregister ein Berichtigungsblatt herausgegeben werden.

Aus dem Deutschen Reich.

Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.

Durch Allerhöchsten Erlass vom 16. d. Mts. wird bestimmt, dass bei demnächstiger Ausführung der in dem Gesetz vom 8. d. Mts., betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen, sowie an der Errichtung von landwirthschaftlichen Getreidelagerhäusern (vergl. Nr. 35 S. 307 d. Ztg.) im § 1 unter I Litt. a vorgesehenen Eisenbahnlinien die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes derselben, und zwar:

1. der Eisenbahnen
   a) von Stallupönen nach Goldap,
   b) von Oertelsburg nach Neidenburg
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Königsberg i. Pr.,
2. der Eisenbahn von Kulm nach Unislaw
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Danzig,
3. der Eisenbahnen
   a) von Schweidnitz nach Charlottenbrunn,
   b) von Petersdorf nach Ober-Polaun (Grünthal)
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau,
4. der Eisenbahn von Grätz i. P. nach Kosten i. P. oder Czempin oder einem zwischen diesen Orten gelegenen anderen Punkte der Linie Lissa-Posen
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Posen,
5. der Eisenbahn von Kallies nach Falkenburg
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg,
6. der Eisenbahn von Wollin nach Swinemünde
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Stettin,
7. der Eisenbahnen
   a) von Blankenstein nach Marxgrün,
   b) von Niederfüllbach nach Rossach,
   c) von Ebersdorf bei Sonnefeld nach Weidhausen
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt,
8. der Eisenbahnen
   a) von Schandelah nach Oebisfelde,
   b) von Triangel nach Uelzen
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg,
9. der Eisenbahnen
   a) von Münster i. W. nach Coesfeld,
   b) von Coesfeld nach Borken i. W.,
   c) von Borken i. W. nach Empel
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Münster i. W.,
10. der Eisenbahn von Wülfrath nach Ratingen (West)
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld,
11. der Eisenbahnen
   a) von Kirchberg i. Hunsrück nach Hermeskeil,
   b) von Primsweiler nach Dillingen
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken

übertragen wird.

Der Bundesrath

hat in der am 24. d. Mts. abgehaltenen Plenarsitzung der Vorlage, betreffend die Abänderung der Ziffer 4 der Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten, vom 5. Juli 1892 die Zustimmung ertheilt.

Der Preussische Landes-Eisenbahnrath

hat am 24. d. Mts. unter dem Vorsitz des Unterstaatssekretärs Fleck seine 28. Sitzung abgehalten, in welcher durchweg Gütertariffragen berathen wurden. Der wichtigste Punkt der Tagesordnung betraf den Antrag, der Landes-Eisenbahnrath möge die Staatsregierung veranlassen, die Streckensätze für Stückgüter nach dem Prinzip der mit zunehmender Entfernung fallenden Skala zu erstellen. Aus Anlass dieses Antrages sind besondere Erhebungen über die Entwickelung des Güterverkehrs auf den Preussischen Staatsbahnen während des Zeitraumes von 1886/87 bis 1895/96 sowie über das Bedürfniss der einzelnen Artikel nach Erweiterung ihres Absatzgebietes, vorgenommen worden. Seitens des Vertreters des Ministers der öffentlichen Arbeiten wurde in Ergänzung des durch die Erhebungen gewonnenen Materials mitgetheilt, dass der Antrag durch 13 Handelskammern unterstützt worden sei. Widerspruch habe der Antrag nur in einer Eingabe des Vereins Deutscher Spediteure gefunden. Sodann wurde in der Berathung seitens der Verfechter des Antrages hervorgehoben, dass die Fabrikation sich immer mehr auf Spezialitäten lege, um möglichst Vollkommenes zu leisten. Die Produzenten müssten jetzt ihre Kunden in ganz Deutschland suchen und ihre Artikel auf weite Entfernungen verfrachten. Wenn dennoch eine Steigerung in der durchschnittlichen Beförderungslänge bei Stückgut nicht eingetreten, so gehe daraus hervor, dass der Verkehr auf weitere Entfernungen durch die zu hohen Frachten unterbunden sei. Es ergebe sich auch aus dem mitgetheilten Material, dass ein hervorragendes Bedürfniss für den Austausch einer grossen Waarenzahl in Einzelsendungen über weite Entfernungen bestehe. Dabei handle es sich um eine Maassregel, welche vorwiegend der inländischen Gütererzeugung im Wettbewerb gegen die Zufuhr des Auslandes zu gute komme, so dass die Verbilligung der Stückgutfrachtsätze auf weitere Entfernungen den Bezugs- und Absatzkreis der Gütererzeugung erweitern werde. Was den Widerspruch der Spediteure anlange, so sei ein Hauptgrund für den Antrag, dass sich der Sammelverkehr für weite Entfernungen und kleine Plätze gar nicht eigne. Die Verzögerung bei Benutzung des Sammelverkehrs sei vielfach eine ganz ungeheure und die Verbilligung eine sehr unwesentliche. Für den Verkehr zwischen den grossen Städten und Industriecentren hätten sich dagegen die Spediteure gut bewährt und sollten hierfür auch beibehalten werden. Demgegenüber wurde von anderer Seite ausgeführt, dass eine gleichmässige Herabsetzung der Stückgutfracht für alle Entfernungen einer Ermässigung auf nur weitere Entfernungen vorzuziehen sei, weil damit jeder Anschein einer Bevorzugung einzelner vermieden werde. Obwohl hierauf der Vertreter des Ministers der öffentlichen Arbeiten erwiderte, dass mit einer solchen Herabsetzung der Stückgutfracht das Risiko eines Frachtausfalls von 30 Millionen Mark verbunden sei, welches voraussichtlich für längere Zeit einer derartigen Maassregel entgegenstehen müsse, dass es ferner niemals möglich sein werde, die Fracht auf alle Entfernungen so stark zu ermässigen, wie in der Beschränkung auf die weiteren, und dass endlich für kurze Entfernungen auch keine Nothwendigkeit einer Ermässigung bestehe, wurde vom Landes-Eisenbahnrath beschlossen, zu erklären: „Es entspricht dem allgemeinen Bedürfniss, dass der Tarif für die allgemeine Stückgutklasse ermässigt werde."

Ueber einen Antrag des Landes-Eisenbahnraths-Mitglieds Seydel-Chelchen: „Der Landes-Eisenbahnrath wolle beschliessen, bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu befürworten, dass an Stelle des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs von 1879 ein neuer Tarif in die Wege geleitet werde, welcher unter thunlichster Beseitigung der zur Zeit bestehenden Ausnahmetarife den Grundsatz der Ermässigung der Tarifsätze mit wachsender Entfernung für den gesammten Eisenbahn-Güter-(einschliesslich Stückgut-) Verkehr zur Geltung bringt," wurde nach kurzer Erörterung zur Tagesordnung übergegangen.

Zu einem weiteren Antrage auf Frachtermässigung für Torfstreu und Torfmüll beschloss der Landes-Eisenbahnrath: „im öffentlichen Verkehrsinteresse eine allgemeine, auch den Bezügen aus dem Auslande zu theil werdende Frachtermässigung für Torfstreu und Torfmüll, und zwar durch Aufnahme der beiden Artikel in den Rohstofftarif, zu befürworten."

Sodann wurde von den seitens der ständigen Tarifkommission vorberathenen, für die Beschlussfassung der Gene-

ralkonferenz vorbereiteten Anträgen zu der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, die Befürwortung der Tarifirung von Wein abgelehnt, dagegen die Tarifirung von Holzbrikets (Pressholz), von Kalkschlamm der Ammoniak-Sodafabrikation, von Dauerkartoffeln und endlich von rohen grünen und gesalzenen sowie getrockneten Häuten und Fellen angenommen.

Nicht befürwortet wurde hierauf ein Antrag auf Frachtermässigung für rohe, auch zerkleinerte Kalksteine von Rübeland und Elbingerode nach Stassfurt, Schönebeck und Magdeburg, während endlich ein Antrag auf Frachtermässigung für Schwefelkiesabbrände, die an Entzinkungsanstalten versandt werden, die Befürwortung des Landes-Eisenbahnraths fand.

Der Landes-Eisenbahnrath für das Königreich Sachsen wird am 1. Juli d. J. zusammentreten. Die Tagesordnung enthält folgende Verhandlungspunkte:

1. Mittheilung über die Tarifirung von Melasse;
2. Mittheilung über die Tarifirung von Fellen und Häuten;
3. Tarifirung von Lumpen;
4. Aufnahme von Magerkäse und Quark in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter;
5. Aufnahme von Mehl und Mühlenfabrikaten in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter;
6. Versetzung von Rohspiritus in den Spezialtarif I;
7. Tarifirung von Holzstoff und Holzzellstoff (Cellulose) und
8. Erläuterung und Besprechung des Projektes für den Winterfahrplan.

Deutsche Eisenbahntarif-Kommission.

Für die nächste Sitzung der Eisenbahntarif-Kommission sind der 7. und 8. September d. J., als Ort Regensburg in Aussicht genommen.

Betriebsergebnisse im Monat Mai d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Mai d. J. ergibt für 64 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 40 543,12 km, folgendes: Im Monat Mai d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 33 902 194 ℳ. oder 5 000 601 ℳ. weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 854 ℳ. oder 14,26 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 76 271 057 ℳ. oder 4 262 698 ℳ. mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 888 ℳ. oder 4,02 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Mai d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 57 895 104 ℳ. oder 1 795 562 ℳ. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 717 ℳ. oder 4,72 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 130 500 705 ℳ. oder 6 365 703 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3 801 ℳ. oder 3,18 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 22 281 286 ℳ. oder 11 681 ℳ. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 3 776 ℳ. oder 0,81 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 51 405 076 ℳ. oder 2 881 799 ℳ. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 579 ℳ. oder 4,98 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Im Jahre 1896 fiel das Pfingstfest in den Mai, im diesem Jahre in den Juni.

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ist die 2,14 km lange Strecke Berneck-Goldmühl (Reststrecke der Lokalbahn Neuenmarkt-Goldmühl) am 15. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns erbaute und ausgerüstete Bahn ist vollspurig und wird mit Dampfkraft betrieben. Der kleinste Bogenhalbmesser der Reststrecke beträgt 200 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4,5 m festem Radstande verkehren können. Ebenso können auf die Lokalbahnstrecke Wagen mit mehr als 10 000 kg Bruttolast für die Achse nicht übergehen. Bei der Beladung offener Wagen, welche zum Uebergange auf die Reststrecke bestimmt sind, ist das Lademaass II einzuhalten. Die Haltestelle Goldmühl ist für Güterabfertigung eingerichtet. Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Die Betriebsleitung behält bis auf weiteres, d. i. bis zur Eröffnung der Lokalbahnfortsetzung nach Bischofsgrün, ihren Sitz in Berneck und ist dem Königlichen Oberbahnamte Bamberg unterstellt.

Die Abfertigung von Reisegepäck nach Amerikanischem Muster,
welche vor einigen Jahren versuchsweise auf der Strecke Altona-Hamburg-Berlin eingeführt und später auch auf einige andere Preussische Staatsbahnlinien ausgedehnt wurde, soll demnächst auch auf einigen frequenteren Strecken der Sächsischen Staatsbahnen versuchsweise durchgeführt werden.

Bekanntlich beruht der Vorzug dieses Verfahrens darin, dass das Gepäck ohne weitere Verwiegung sofort vom Gepäckträger auf Nummerzettel abgefertigt, und die Ausfertigung eines förmlichen Gepäckscheines vermieden wird.

Die hierdurch erzielte schnellere Abfertigung ist für die Gepäckabfertigungsstellen namentlich zu Zeiten starken Verkehrs von erheblichen Vortheil; auch bietet das Verfahren im Geschäftsgange der Dienststellen nicht unwesentliche Erleichterungen.

Kreis Altenaer Schmalspurbahn.

Auf der Tagesordnung der auf den 17. Juli d. J. einberufenen ordentlichen Generalversammlung steht neben den gewöhnlichen Berathungsgegenständen die Beschlussfassung über Erweiterung des Unternehmens.

Bergische Kleinbahnen.

Unter dieser Firma ist in Elberfeld am 21. d. Mts. eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von vorläufig 3 000 000 ℳ. errichtet worden. Gegenstand und Zweck des Unternehmens ist der Bau und Betrieb, die Erwerbung, Veräusserung, Pachtung, Verpachtung und sonstige Verwerthung von elektrischen und anderen Kleinbahnen und Transportunternehmungen sowie von elektrischen Beleuchtungs- und Kraftübertragungs-Anlagen, vorzugsweise in Rheinland und Westfalen, die Betheiligung bei solchen oder verwandten Unternehmungen, sowie auch die Erwerbung und Verwerthung von einschlägigen Konzessionen, Patenten und Lizenzen. Die Gründer der Gesellschaft sind: Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg, A. Schaaffhausenscher Bankverein in Köln, Kommerz- und Diskontobank in Hamburg zu Hamburg, von der Heydt-Kersten & Söhne in Elberfeld, Bayerische Vereinsbank in München.

Hanauer Kleinbahngesellschaft.

Die im vorigen Jahre eröffnete und in Betrieb genommene Kleinbahn, die den Landkreis Hanau bis zur Hessischen Grenze durchschneidet, ist an eine Aktiengesellschaft übergegangen, die sich unter obigem Namen gebildet und ihren Sitz in Frankfurt a/M. hat. Dieselbe beabsichtigt, die Kleinbahn Hanau-Hüttengesäss bis Büdingen-Rinderbügen fortzusetzen, wie auch eine elektrische Bahn durch Hanau und Umgebung zu erbauen und zu betreiben. Das Aktienkapital beläuft sich auf 750 000 ℳ., während 350 000 ℳ. durch Hypothek auf die Bahnlinien Hanau-Hüttengesäss bezw. Hanau-Langenselbold gedeckt werden.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Die Generalversammlung findet am 31. Juli d. J. statt. Auf der Tagesordnung steht u. a. die Beschlussfassung über den Bauvertrag mit dem Eisenbahnkonsortium Bank für Handel und Industrie — H. Bachstein wegen Erstellung der Nebenbahn von Wöllstein über Neubamberg bis Fürfeld, zugleich zur Erledigung der Bestimmung des § 17 des Gründungsvertrags.

Kleinbahnen der Firma Lenz & Co.

Die Betriebsabtheilung Stettin der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. wird mit Ende dieses Monats nach Stargard i/P. verlegt. Zu dem Bezirk dieser Betriebsabtheilung gehören folgende Kleinbahnen: 1. Stolpethalbahn, 2. Greifenhagener Kreisbahnen, 3. Saatziger Kleinbahnen, 4. Regenwalder Kleinbahnen, 5. Colberger Kleinbahnen, 6. Greifenberger Kleinbahnen, 7. Randower Kleinbahn. Alle auf den Betrieb und Verkehr der genannten Bahnen bezüglichen Schriftstücke sind vom 1. Juli d. J.

demgemäss: an die Betriebsabtheilung Stargard der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Stargard i/Pom. (Bahnhofstrasse 24) zu richten.

Genehmigung von Kleinbahnen.

Ein an die Königlichen Regierungspräsidenten, den Königlichen Polizeipräsidenten in Berlin und die Königlichen Eisenbahndirektionen gerichteter Erlass des Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten verbreitet sich über die Beschränkungen, mit denen sich der Herr Minister vielfach bei Genehmigung von Kleinbahnen einverstanden erklärt hat, wie folgt:

Die Beschränkungen, unter denen ich mich vielfach, insbesondere hinsichtlich der Betheiligung am Durchgangs-Güterverkehr, mit der Genehmigung von Kleinbahnen einverstanden erklärt habe, sind, wie ich aus einer Reihe von Anträgen und Berichten entnehme, die Veranlassung zu einer irrigen Auffassung von dem Zwecke und der Bedeutung der angeordneten Maassnahmen geworden. Zur Beseitigung derartiger Missverständnisse und zugleich zur Berücksichtigung bei der Berichterstattung über die Zulassung von Kleinbahnen weise ich ergebenst auf folgende bei dieser Zulassung maassgebende Gesichtspunkte hin:

Für die Entscheidung der Frage, ob eine Schienenverbindung als Kleinbahn nach Maassgabe des Gesetzes vom 28. Juli 1892 zugelassen werden kann, lassen sich allgemeine Regeln nicht aufstellen. Es ist vielmehr nach Lage des Einzelfalles gemäss § 1 a. a. O. zu untersuchen, ob die geplante Bahn vorwiegend den Interessen des allgemeinen Verkehrs oder denjenigen des örtlichen Verkehrs dienen würde. Hierbei sind die räumliche Ausdehnung, Linienführung, Spurweite und Betriebskraft sowie der Betriebszweck und die Betriebsart mit in Berücksichtigung zu ziehen. Wird dieser Gesichtspunkt streng festgehalten, so würde eine Reihe von Kleinbahnen in dem geplanten Umfange nicht als solche zugelassen werden können; es müsste vielmehr häufig Zurückweisung der Anträge erfolgen, weil in Berücksichtigung aller in Erwägung kommenden Faktoren das betreffende Unternehmen, als über den Rahmen einer Kleinbahn hinausgehend, zu erachten ist. In vielen Fällen wird indessen durch eine geeignete Beschränkung, sei es in dem Verkehrsumfange oder der Wahl der Spur, der Betriebskraft usw., die Zulassung von Schienenverbindungen als Kleinbahnen zu ermöglichen sein. Weit entfernt davon, hierdurch eine Beeinträchtigung der Kleinbahnentwickelung herbeizuführen, bezweckt dieses Verfahren im Gegentheil das Zustandekommen gerade derjenigen zahlreichen und umfangreichen Kleinbahnen, welche sich von den eigentlichen Eisenbahnen (Voll- oder Nebenbahnen) kaum noch unterscheiden und ohne solche Beschränkungen als Kleinbahnen überhaupt nicht zugelassen werden könnten.

Die Frage der Betheiligung der Kleinbahn am Durchgangsverkehr muss bei diesen Erwägungen mit ganz besonderer Sorgfalt behandelt werden. In der Regel wird die Betheiligung am Durchgangs-Güterverkehr der Eisenbahnen dem wirthschaftlichen und rechtlichen Charakter einer Kleinbahn nicht entsprechen. Unter Durchgangsverkehr ist hierbei jedenfalls derjenige Verkehr zu verstehen, der sich von einer vor der Kleinbahn gelegenen Eisenbahnstation unter Benutzung der Kleinbahn als Mittelglied nach einer hinter der letzteren gelegenen Eisenbahnstation bewegt. Dagegen wird nicht ohne weiteres darunter auch derjenige Verkehr verstanden, der innerhalb der Kleinbahn, also von einem zum anderen Endpunkt derselben, stattfindet und unter Umständen auch dann nicht, wenn das Gut von einer Eisenbahn auf die Kleinbahn übergeht und bis zu dem Endpunkt der letzteren zum Verbleib daselbst befördert wird oder wenn es von der einen Endstation der Kleinbahn herstammend, auf der anderen Endstation zur Weiterbeförderung einer Eisenbahn aufgegeben wird. Wenn nun auch im allgemeinen gegen die Betheiligung der Kleinbahn an diesem Verkehr zwischen den Endpunkten grundsätzliche Bedenken nicht vorliegen, so können doch einzelne Fälle eintreten, namentlich wenn beide Endstationen der Kleinbahn zugleich Eisenbahnstationen sind, und eine Schienenverbindung mit letzteren verlangt wird, in welchen der vorgenannte Güterverkehr zwischen den beiden Endpunkten der Kleinbahn wegen seiner grossen Bedeutung und Ausdehnuug und wegen der Lage der Kleinbahn zu den vorhandenen Eisenbahnen auszuschliessen ist, damit der Charakter der Kleinbahn gewahrt bleibe. Dagegen wird der Verkehr von Zwischenstationen der Kleinbahn, die nicht zugleich Eisenbahnstationen sind, mit den anschliessenden Eisenbahnen niemals einer Beschränkung in der Genehmigungsurkunde zu unterwerfen sein, da es sich hier stets um Befriedigung örtlicher Verkehrsbedürfnisse durch Gewährung eines seither nicht vorhandenen Bahnanschlusses handelt.

Hierzu bemerke ich schliesslich, dass die etwaige Gewährung oder Versagung direkter Tarife und die Einrechnung oder Auflassung eines Theils der Abfertigungsgebühr seitens der Staatsbahnverwaltung eine von der Zulassung der Kleinbahn und von der Betheiligung derselben am Durchgangs-Güterverkehr durchaus unabhängige Frage bildet, welche bei der Genehmigung der Kleinbahn völlig ausscheidet.

Die mehrfach angeregten Zweifel hinsichtlich der Bedeutung des Ausschlusses des Durchgangsverkehrs haben mir Anlass gegeben, eine Erläuterung der einzelnen, jenen Ausschluss anordnenden Zulassungserklärungen, soweit erforderlich, auch für die Vergangenheit in die Wege zu leiten.

Kleinbahnprojekte.

Die Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft in Bromberg beabsichtigt eine schmalspurige Kleinbahn von Königsberg i. Pr. nach Neukuhren zu bauen.

Von dem Ingenieur L. Matschke in Berlin wird die Herstellung einer Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Fallersleben über Beyenrode nach Königslutter geplant.

Der Unternehmer R. F. Dorendorff in Magdeburg beabsichtigt, vollspurige Kleinbahnen vom Bahnhofe Belleben nach Alsleben a. d. Saale und vom Bahnhofe Belleben nach Gerbstädt zu bauen.

Die Aktiengesellschaft für elektrische Anlagen und Bahnen in Dresden plant den Bau einer vollspurigen, elektrisch oder mit Lokomotiven zu betreibenden Kleinbahn von Merseburg nach Leutzsch.

Strassenbahnen.

Berliner Strassenbahnen. Die Grosse Berliner Pferdebahngesellschaft beginnt jetzt, nachdem ihre Verhandlungen mit der Stadt Berlin wegen Einrichtung des elektrischen Betriebes zum Abschluss gekommen sind, auch mit den betheiligten Vororten in Verhandlungen wegen neuer Verträge einzutreten, was bisher nur in Charlottenburg geschehen war. So ist der Gemeinde Schöneberg ein diesbezüglicher Antrag nebst Vertragsentwurf seitens der Gesellschaft zugegangen und von der Gemeindevertretung einem besonderen Ausschuss zur Vorberathung überwiesen worden. Dasselbe wird demnächst in Rixdorf geschehen.

Einrichtungen zur Hebung des Personenverkehrs auf der Elbe.

Zur Hebung des Personenverkehrs auf der Elbstromstrecke Dresden-Bodenbach (Tetschen) ist seit einiger Zeit zwischen der Königlich Sächsischen Staatsbahnverwaltung und der Sächsisch-Böhmischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft eine Vereinbarung dahingehend getroffen worden, dass die auf die Sächsische Staatsbahnstrecke Dresden-Bodenbach bezw. Tetschen und auf die in Pirna und Schandau endigenden Theilstrecken lautenden Fahrscheine der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte beliebig auf der Staatsbahn oder auf dem Dampfschiff benutzt werden können. Die bezüglichen Fahrscheine sind deshalb mit einem Kontrolabschnitt versehen worden, gegen dessen Einlieferung die Dampfschifffahrts-Gesellschaft von der Staatseisenbahn-Verwaltung den tarifmässigen Dampfschifffahrts-Preis vergütet erhält. Diese Einrichtung ist seit einigen Wochen auch auf die zwischen Dresden und Tetschen-Bodenbach und weiter bis Aussig verkehrenden eleganten Salon-Eildampfer mit Promenadendeck ausgedehnt worden, welche nur Plätze I. Klasse führen. Auch die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft und die Oesterreichische Nordwestbahn haben für die Fahrscheine der Strecken Bodenbach-Aussig und bezw. Tetschen-Schreckenstein (Aussig) diese Verkehrserleichterung zugestanden. Es ist geplant, die vorbeschriebene beliebige Fahrscheingültigkeit auf die im Verkehre zwischen Sächsischen und den angrenzenden Böhmischen Bahnen bestehenden zahlreichen festen Rundreisehefte für kleinere Touren auszudehnen, insoweit davon die genannte Elbstromstrecke berührt wird.

Staatsbahnanlagen in Dänemark.

Im Laufe dieses Sommers wird das Dänische Staatsbahnnetz nicht unbeträchtlich erweitert werden. In verschiedenen Landestheilen sind Eisenbahnen im Bau und gehen ihrer Vollendung entgegen. Eine kleine Bahn, Hilleröd-Frederiksvärk auf Seeland, wurde bereits vor kurzem dem Betriebe übergeben.

Das grösste Interesse von allen im Bau befindlichen Bahnen beansprucht aber die neue Küstenbahn Kopenhagen-Helsingör, die im Juli d. J. dem Betriebe übergeben werden soll. Der Zweck dieser Bahn ist ein zweifacher. Einmal will man die Küstenbevölkerung in bequemere Verbindung mit der Hauptstadt setzen, dann soll eine direkte und zeitentsprechende Verbindung zwischen Kopenhagen und Helsingör als Glied im Verkehre mit Schweden und Norwegen auf der einen und dem südlichen Ausland auf der anderen Seite,

geschaffen werden. Sie wird also auch für den Touristenverkehr von besonderer Bedeutung sein und eine Vergnügungsbahn im besten Sinne des Wortes bilden. Vom Thiergarten ab führt sie am Sunde entlang, und man wird von dieser Bahn aus eine günstige Aussicht über diesen breiten Wasserarm haben. Die Bahn wird äusserst solide gebaut, und auf einer Strecke mit Doppelgeleise versehen. Gegenwärtig werden längs der Bahn die Telegraphen aufgesetzt. Die interessanteste Ingenieurarbeit dieser Bahn wurde bei der Strandmühle in der Nähe Kopenhagens ausgeführt, wo ein See liegt, über den eine etwa 1 000 Fuss lange Brücke gebaut wurde. Sie wurde auf Pfahlfundament mit Eisenoberbau aufgeführt. Der Unterbau besteht aus 21 Pfeilern. Hier wurden etwa 800 Pfähle von grossen Dimensionen, theilweise bis 50 Fuss lang, eingerammt. Der Boden besteht hier aus einem Moorlager von grosser Mächtigkeit, und stellenweise wurde erst auf 35 Fuss Tiefe fester Grund erreicht.

Ungefähr gleichzeitig mit der Küstenbahn wird ein neuer Bahnhof in Kopenhagen fertig, der eine doppelgeleisige Verbindungslinie bis Hellerup erhält und ein Glied der Küstenbahn bildet. Die Schienenstränge sind fertig, dagegen ist das Stationsgebäude selbst noch etwas zurück.

Am Kalvebodstrand in Kopenhagen ist ein neuer Güterbahnhof im Entstehen. Hier haben die Arbeiten mit der Aufschüttung des Bodens begonnen, während mit den Gebäuden selbst noch nicht begonnen worden ist.

Ausserhalb Kopenhagens ist der Bau der Bahn Slagelse-Värslew zu erwähnen. Mit den Erdarbeiten ist man fertig; die Schienenlegung und die Aufführung der verschiedenen Gebäude hat begonnen. Vor Ende dieses Jahres ist indessen kaum an die Fertigstellung zu denken. Noch weiter zurück ist die Bahnstrecke Holbäk-Nykjöbing, wo man noch mit den Erdarbeiten beschäftigt ist, sodass die Fertigstellung dieser Bahn erst im nächsten Jahre zu gewärtigen sein dürfte.

Auf der Insel Fühnen ist die Bahnanlage Swendborg-Nyborg zu nennen, die auch eine Küstenbahn ist und sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr den langen Umweg über Odense unnöthig macht. Die Bahn wird demnächst dem Verkehr übergeben.

Aus der Schweiz.

Wengernalpbahn.

Das Betriebsergebniss dieses Unternehmens vom Jahre 1896 ist folgendes: Personenverkehr 311 373 Frcs., Gepäck- und Güterverkehr 18 359 Frcs., Verschiedenes 7 808 Frcs., zusammen 337 540 Frcs. Einnahmen; Ausgaben 204 266 Frcs., somit Einnahmenüberschuss 133 274 Frcs. Daraus sollen gedeckt werden: Anleihenzinse 70 000 Frcs., Einlage in Erneuerungsfonds 10 000 Francs, Einlage in Reservefonds 5 000 Frcs. Es bleiben gemäss Gewinn- und Verlustrechnung 84 118 Frcs. zur Verfügung. Unter Hinzuziehung des vorjährigen Saldovortrags würde dies die Ausrichtung einer Dividende von 2,5 % gestatten, da aber angesichts der politischen Situation, selbst für den Fall von günstiger Witterung, nicht sicher auf eine gute Saison gerechnet werden kann, beschloss die Aktionärversammlung auf Antrag des Verwaltungsraths, von der Ausrichtung einer Dividende abzusehen und den ganzen Betrag auf neue Rechnung vorzutragen.

Glion-Roches de Naye.

Die Bergbahn Glion-Roches de Naye zahlt aus den Betriebsergebnissen des Jahres 1896 den Aktionären eine Dividende von 2 % (1895: 4 %). Auf neue Rechnung werden vorgetragen 10 898 Frcs., in den Tilgungsfonds 3 500 Frcs., in den Erneuerungsfonds 8 000 Frcs. und in den Reservefonds 1 000 Frcs. eingelegt.

Territet-Glion.

Das Gewinn- und Verlustkonto der Seilbahn Territet-Glion schliesst für das Jahr 1896 mit einem Saldo von 55 227 (1895: 66 671) Frcs., welcher folgende Verwendung findet: Abschreibung auf das Tilgungskonto 5 000 (1895: 10 000) Frcs., Abschreibung auf das Kanalisationskonto 2 000 Frcs. wie im Vorjahre, Einlage in den Erneuerungsfonds 1 500 (1895: 2 000) Frcs., Einlage in den Reservefonds 2 000 (1895: 5 000) Frcs., Gratifikationen 1 700 (1895: 1 500) Frcs., Vortrag auf neue Rechnung 1 027 (1895: 1 172) Frcs. und Dividende an die Aktionäre 40 000 Frcs. oder 10 %.

Tramway Lausanne.

Der erste Geschäftsbericht dieses Unternehmens umfasst den Zeitraum von 4 Monaten — 1. September (Betriebseröffnung) bis 31. Dezember 1896. Die Einnahmen belaufen sich auf 90 094 Frcs., die Ausgaben auf 69 124 Frcs. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Aktivsaldo von 15 549 Frcs., wovon 6 200 Frcs. dem Erneuerungs- und Reservefonds zugewiesen und 9 349 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Das Aktienkapital der Gesellschaft beläuft sich auf 960 000 Frcs. Zur Vermehrung des Rollmaterials soll eine Anleihe von 200 000 Francs aufgenommen werden.

Berner Tramways.

Der Gesammtverkehr während des Jahres 1896 beträgt 2 692 120 Reisende, was gegenüber dem Vorjahre einem Zuwachs von 24 110 entspricht. Die Gesammteinnahme beträgt 284 760 Francs gegen 281 408 Frcs. im Vorjahre. Der Personenverkehr trug 278 537 (1895: 276 689) Frcs., der Gepäckverkehr 1 182 (1895: 1 119) Frcs. ein, die übrigen Einnahmen belaufen sich auf 5 041 (1895: 3 600) Frcs. Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 242 143 Frcs. oder 6 318 Frcs. weniger als 1895. Das Jahresergebniss beträgt mit Einschluss des Aktivsaldos vom Vorjahre 47 178 Frcs., wovon zu bestreiten sind: Verzinsung der Anleihen 24 000 Frcs., Schuldentilgung 1 500 Frcs., Abschreibungen 157 Francs, Einlage in Erneuerungsfonds 5 000 Frcs., Einlage in Reservefonds 4 000 Frcs. Aus dem zur Verfügung bleibenden Restbetrag werden 12 000 Frcs. zur Auszahlung einer Dividende von 2 % an die Aktionäre verwendet und 521 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Tössthalbahn.

Die Jahresrechnung der Tössthalbahn schliesst für 1896 mit einem Aktivsaldo von 35 000 Frcs. Es werden hiervon 18 000 Frcs. dem Erneuerungsfonds zugewiesen und 17 000 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Das Aktienkapital von 6 889 600 Frcs. bleibt ohne Verzinsung.

Schweizerische Südostbahn.

Der Verwaltungsrath dieses Unternehmens beantragt, von der Vertheilung einer Dividende Umgang zu nehmen und den Aktivsaldo von 90 000 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen.

Emmenthalbahn.

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Emmenthalbahn für das Jahr 1896 ergibt einen Aktivsaldo von 177 446 Frcs. gegen 161 995 Frcs. im Vorjahre. Davon werden 143 587 Frcs. als Dividende an die Aktionäre ausbezahlt und 33 859 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Die Prioritätsaktien erhalten 4 % (wie im Vorjahre), die Subventionsaktien 3,5 % gegen 3 % im Vorjahre.

Betriebseröffnung von Strassenbahnlinien.

Der Schweizerische Bundesrath hat die Eröffnung des Betriebs auf folgenden Linien gestattet:

1. am 10. Mai d. J. den elektrischen Betrieb der Strassenbahn Neuchâtel-St. Blaise, wo bisher Pferdebetrieb bestand;
2. am 20. Mai d. J. den Betrieb der Tramway St. Gallen. Diese elektrische, nur dem Personenverkehr dienende Strassenbahn von 9,5 km Länge umfasst die Linien Brüggen-Marktplatz St. Gallen-Heiligkreuz und Bahnhof St. Gallen-Marktplatz St. Gallen-St. Fiden-Kronthal;
3. am 15. Mai d. J. den Betrieb der Linien Klybeckschloss-Kleinhüningen (Wiesenbrücke) und Klaraplatz-Kleinhüningen der elektrischen Strassenbahn in Basel.

Zeitschriftenschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Von dieser im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten redigirten, im Verlage von Julius Springer in Berlin N. erscheinenden Zeitschrift liegen uns die Hefte 5 und 6 (Mai und Juni) des laufenden Jahrgangs vor. Das Heft 5 enthält folgende Abhandlungen: Staatsbeihilfen für Kleinbahnen. — Die Vorarbeiten für die Deutsch-Ostafrikanische Centralbahn. Von G. Paulus, Königlich Bayerischer Hauptmann a. D. (Schluss.) — Die Grosse Berliner Pferdebahn-Aktiengesellschaft. — Die Meldung und Untersuchung von Unfällen auf Kleinbahnen. Von G. G. Winkel, Regierungsassessor in Magdeburg. — Unter dem Titel Gesetzgebung veröffentlicht die Zeitschrift u. a. den Entwurf eines Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Schweizerischen Nebenbahnen und das Gesetz der Südamerikanischen Republik Columbien vom 18. November 1896, betreffend die Gewährung von Staatsbeihilfen zum Bau von Nebenbahnen. — Von den unter „Kleine Mittheilungen" abgedruckten Abhandlungen heben wir u. a. hervor: Der Entwurf eines Schweizerischen Nebenbahngesetzes; die Verkehrsmittel in Paris; Frankreichs Lokalbahnen in 1893 und 1894; Rollböcke im Kleinbahnwesen; neuere Probefahrten mit dem Serpolletwagen in Wien; Kostenvergleich zwischen dem elektrischen und dem Dampfbetriebe nach Nordamerikanischen Mittheilungen. — Ausserdem sind in dem Heft Bücher- und Zeitschriftenbesprechungen sowie Mittheilungen des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen enthalten.

Im Heft 6 befinden sich folgende Aufsätze: Ueber die Förderung des Baues von Kleinbahnen seitens der Provinzial-(Kommunal-)Verbände. — Staatsbeihilfen für Kleinbahnen. — Die Betheiligung des Preussischen Staates an dem Bau von Kleinbahnen. — Ueber den Nutzen der gelenkigen Lokomotiven und Wagen. Von Brettmann, Eisenbahndirektor in Jena. — Die Schmalspur im Dienste der Strategie. Von Oberingenieur J. Zezula. — Gesetzgebung. — Kleinere Mittheilungen, darunter unter anderen: Betriebsergebnisse der Bayerischen Lokalbahnen im Jahre 1895; Kleinbahnen in England; Kleinbahnen in der Kapkolonie; neuere Entwürfe von Untergrundbahnen für London; neuere Erfahrungen mit mechanisch betriebenen Strassenfahrzeugen in Frankreich; über die Darjeeling-Eisenbahn im Himalaya. — Mittheilungen des Vereins Deutscher Strassen- und Kleinbahnverwaltungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli d. J. wird die von der Strecke Hameln-Altenbeken abzweigende, 6,6 km lange Neubaulinie Schieder-Blomberg für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr als vollspurige Nebenbahn in Betrieb genommen.

Die an der genannten Strecke gelegene Station Blomberg (Bahnhof III. Klasse) wird für den Personen- und Gepäckverkehr, den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Beförderung von Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen mit der Einschränkung eingerichtet, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffsendungen daselbst ausgeschlossen ist.

Die Züge werden auf der Strecke Schieder-Blomberg nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für Blomberg direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der Preussischen Staatsbahnen, sowie direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit Stationen der Preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der Oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbüreau hier und durch die Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 25. Juni 1897. (1395)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn. Die Theilstrecke Hohenhameln-Equord wird mit den Stationen Beckum-Stedum, Equord am 29. dieses Monats für den Gesammtverkehr dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Der Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern, Theil II tritt von diesem Tage ab in vollem Umfange in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I 2 genehmigt.

Der Fahrplan ist auf den Stationen zum Aushang gebracht, auch sind Exemplare desselben, sowie des Binnentarifs auf den Stationen käuflich zu haben.

Nähere Auskunft ertheilt die Betriebsverwaltung in Hohenhameln.

Hildesheim, den 27. Juni 1897. (1396)
Die Direktion.

Betriebseröffnung der eingleisigen schmalspurigen Nebeneisenbahn Mulda-Sayda. Am 1. Juli d. J. wird die 15,5 km lange eingleisige schmalspurige Nebeneisenbahn Mulda-Sayda, welche in Mulda von der Nossen-Moldauer Bahnlinie abzweigt, dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergeben.

Die Ausführung des Betriebes erfolgt nach Maassgabe der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892“, sowie der für den Betrieb der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen gültigen Reglements etc. und der für die neue Linie geltenden „Besonderen Bestimmungen und Tarife“.

Ausser der Anschlussstelle Mulda — von wo aus auch die Abfertigung von Sendungen zwischen den Verkehrsstellen der neuen Linie mit aussersächsischen Stationen erfolgt — liegen an der Strecke der Haltepunkt Wolfsgrund und die Haltestellen Dorfchemnitz bei Sayda, Voigtsdorf in Sachsen und Friedebach sowie die Endstation Bahnhof Sayda.

Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den Verkehrsstellen ausgehängt; die Tarife für den Güterverkehr sowie für den Verkehr von Leichen und lebenden Thieren sind in den bei allen Güterverkehrsstellen käuflichen „Besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Linie Mulda-Sayda“ enthalten. Die hierin aufgenommenen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind gemäss der Vorschriften unter I (2) der Eingangsbestimmungen zur Verkehrsordnung genehmigt worden.

Dresden, am 25. Juni 1897. (1397)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen.

1. Am 29. Mai l. J. wurde der Güterverkehr zwischen den Stationen Bikás und Erdököz der Strecke: Zolyom-Brezó-Tiszolcz zufolge einer, durch anhaltenden Regen verursachten Dammrutschung eingestellt.

Am 13. Juni l. J. wurde der Verkehr daselbst wieder eröffnet.

2. Wegen Ueberschwemmung des Bahnkörpers zwischen den Stationen Felvincz und Nagy-Enyed der Strecke: Tövis-Kocsárd wurde der Gesammtverkehr am 31. Mai l. J. eingestellt.

Am 9. Juni l. J. wurde der Verkehr daselbst wieder eröffnet.

3. Wegen Ueberschwemmung des Bahnkörpers zwischen den Stationen Szinfalú und Borhi der Nagy-Károly-Somkuter Lokalbahn wurde der Verkehr am 8. Juni l. J. eingestellt.

Am 13. Juni l. J. wurde der Verkehr daselbst wieder eröffnet.

Budapest, am 18. Juni 1897. (1398)

3. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 26. Juni d. J. wird die Station Altschweier der Bühlerthalbahn für den gesammten Güterverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 25. Juni 1897. (1399)
Generaldirektion.

Am 1. Juli d. J. wird die zwischen Breslau Oberschl. Bhf. und Kattern an den Abzweigungen nach Ströbel und Mittelwalde gelegene Station Brockau, welche gegenwärtig nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient, auch für den Wagenladungs-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen sowie Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird die Station Brockau in den Gruppentarif II (Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen), die Staatsbahn-Wechseltarife mit dieser Gruppe, sowie in den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen. Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Tarifgruppe II enthält der am 1. Juli d. J. erscheinende Nachtrag 3 zum Gruppentarif II, in welchem auch die Entfernungen und Frachtsätze für die am 15. Juni d. J. für den Güterverkehr eröffnete Haltestelle Rüstern aufgenommen sind. Derselbe enthält ausserdem bereits früher bekannt gegebene Aenderungen und Ergänzungen, sowie Berichtigungen. Abdrücke des Nachtrages 3 können von der Stationskasse Breslau O. S. kostenfrei bezogen werden. Im übrigen werden bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen der Frachtberechnung die Entfernungen von Mochbern mit einem Zuschlage von 13 km oder von Oswitz mit einem Zuschlage von 18 km zu Grunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben. Ueber die Höhe der Frachtsätze für Niederschlesische Steinkohlen geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 25. Juni 1897. (1400)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember d. J., treten für die Beförderung von Holz bei Frachtzahlung für 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief die nachstehenden Frachtsätze in Kraft.

Von Hainfeld nach	Ausnahme-Tarif 6 a	Ausnahme-Tarif 6 b
	Pfennig für 100 kg	
Sohland	113	109

Dresden, am 26. Juni 1897. (1401)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 10. August l. J. kommen die Fracht-

sätze des Ausnahmetarifes Nr. 34 (Zündhölzer) zur Aufhebung.

Breslau, den 18. Juni 1897. (1402)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Juli d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif vom 15. Februar 1897 für die Beförderung von Weizen, Roggen, Gerste, Hafer usw. in Sendungen von 10 000 kg von verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Erfurt, Essen, Frankfurt a/M. usw. nach den Stationen Aachen, Aachen-Bleyberg Grenze, Aachen Templerbend, Dalheim Grenze, Herbesthal und Venlo K. M. zur Weiterbeförderung nach Belgien und Frankreich (über Belgien) der Nachtrag 1 in Kraft.

Er enthält Frachtsätze für verschiedene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Mainz und der Sächsischen Staatsbahnen, sowie für die Station Braunschweig Ostbhf. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, Aufhebung der Frachtsätze für die Stationen Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk), Bremerhaven (Freihafen-Bahnhof und Zollinlands-Bahnhof) und Geestmünde (Freihafen-Bahnhof und Zollinlands-Bahnhof) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, sowie verschiedene Aenderungen und Ergänzungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 23. Juni 1897. (1403)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 2.) Mit Gültigkeit vom 25. Juni d. J. werden die Sächsischen Stationen Gröditz und Waldheim in den Ausnahmetarif 4 (Stammholz) für den Verkehr mit Cham einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 23. Juni 1897. (1404)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt zu den Ausnahmetarifen für Torfstreu in Wagenladungen von den Niederländischen Stationen Almelo, Dedemsvaart, Helenaveen und Hoogeveen nach

1. Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Cassel,
2. Stationen der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz

vom 15. November 1894 der Nachtrag I in Kraft.

Der Nachtrag zu 1. enthält: Uebergang der im Tarife aufgeführten Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover in die Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Cassel und Uebergang von Stationen der früheren Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M., der Nachtrag zu 2.: Uebergang von Stationen der früheren Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M.

Köln, den 24. Juni 1897. (1405)
Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli 1897 treten im Gütertarif der Gruppe I — Bromberg, Danzig, Königsberg — neue Ausnahmefrachtsätze für Salz bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einem Wagen von den Stationen Inowrazlaw und Klausaschacht nach den Stationen der Strecke Rothenstein i. Ostpr.-Gr. Brittanien und den Stationen Argeningken, Blumenthal in Ostpreussen und Spirokeln in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 21. Juni 1897. (1406)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutscher Seehafenverkehr. (Ausnahmetarif vom 1. Januar 1892.) Am 1. Juli d. J. treten Frachtsätze der Klasse 15 (für Palmöl usw.) nach Station Solingen-Nord und der Klasse 9 (für Blei und Zink) von Station Eschweiler-Thal in Kraft. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 22. Juni 1897. (1407)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station **Neustadt a/Rübenberge** des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover mit Anstossfrachtsätzen an die Station Löhne in den Deutsch-Belgischen Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. August 1891 aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 27. Juni 1897. (1408)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband 1. Heft Saarbrücken-Württembergischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1897 gelangt zum 1. Heft vom 1. Mai 1896 der Nachtrag II zur Einführung, welcher unter anderem Entfernungen und Frachtsätze im Verkehr mit den an den Neubaustrecken Türkismühle-Hermeskeil und Wemmetsweiler-Lebach gelegenen Stationen der K. Eisenbahndirektion Saarbrücken enthält. Der Nachtrag wird zum Preis von 25 ₰ pro Stück abgegeben.

Stuttgart, den 23. Juni 1897. (1409)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. W. Staatseisenbahnen.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft. Hessische Nebenbahnen im Privatbetrieb. Osthofen-Westhofen, Reinheim-Reichelsheim, Sprendlingen-Wöllstein, Worms-Offstein. Vom 1. Juli l. J. ab werden im Binnenverkehr die Frachtsätze der Spezialtarife A 2, I, II und III, sowie des Ausnahmetarifs für Holz Nr. 1 ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Abfertigungsstellen.

Darmstadt, den 23. Juni 1897. (1410)
Die Direktion.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Zu den Heften 1—4 der Abtheilung B Theil II des Gütertarifs vom 1. April 1895 (Verkehr von und nach den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen) ist mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. je ein II. Nachtrag erschienen.

Diese Nachträge enthalten u. a.:

Einbeziehung der Stationen Kray Süd, Rellinghausen Rh. und Schalke Rh. in den Tarif.

Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr der Station Brackel bei Dortmund.

Einbeziehung der Stationen Langendreer B. M. und Langendreer Rh. in den Ausnahmetarif 11 C (Roheisen aller Art zur Ausfuhr) und der Station Neumühl in den Ausnahmetarif 13 (für Eisenerz).

Aufnahme der Stationen Boekelo, Hillegom, Lisse und Wadenoyen der Holländischen Eisenbahngesellschaft in den Tarif.

Essen, den 24. Juni 1897. (1411)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Stettin-Mitteldeutscher Güterverkehr. Am 1. Juli 1897 tritt für den genannten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen neue Entfernungen für die Stationen Neu-Rüdnitz, Wünsdorf, Blankenstein (Saale) und Harra sowie abgeänderte Entfernungen für die Stationen Kl.-Tschirne, Bandau, Mahlow, Marienfelde und Zossen, ferner Aenderungen der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl nach dem Küstengebiete bezw. der auf Kleinbahnen übergehenden Sendungen sowie einige theilweise mit Erhöhungen verknüpfte Berichtigungen. Die Entfernungen und Frachtsätze für Blankenstein (Saale) und Harra treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung, welcher besonders bekannt gegeben wird, in Kraft. Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 26. Juni 1897. (1412)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Vieh- etc. Verkehr. Am 5. Juli d. J. treten die Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung von Gross- und Kleinvieh in Wagenladungen (ausgeschlossen Pferde), welche in dem für die Preussischen Staatseisenbahnen gültigen Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II vom 1. Oktober 1895, enthalten sind, auch für den Verkehr der im Mitteldeutschen Vieh- etc. Tarife einbezogenen Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Main-Neckarbahn, der Station Mannheim der Badischen Staatseisenbahnen, sowie den Stationen Frankenthal und Ludwigshafen der Pfälzischen Bahnen andererseits in Kraft.

Ausgeschlossen hiervon sind die Stationen Dietzhausen, Grimmenthal, Rohr, Suhl und Schmalkalden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, für welche die Bestimmungen des Mitteldeutschen Verbands-Vieh- etc. Tarifs in Geltung bleiben.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. Juni 1897. (1413)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. wird die Station Vlymen der Niederländischen Staatsbahn mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Waalwyk-Besoyen in die Hefte A 2, C 2, D 2 und E des Gütertarifs vom 1. April 1895 aufgenommen.

Elberfeld, den 24. Juni 1897. (1414)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oldenburgischer Güterverkehr. Zum Gütertarif für den obengenannten Verkehr tritt mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. der Nachtrag VI in Kraft, enthaltend neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen Entfernungen für Stationen an der Strecke Hermeskeil-Türkismühle und Wemmetsweiler-Lebach des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 23. Juni 1897. (1415)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-Hessisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1897 ab werden bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür folgende zu Grubenzwecken bestimmte Hölzer:

Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle, sämmtlich bis zu 6 m Länge, sowie dünne Brettchen bis zu 1,5 m Länge

im Verkehr zwischen Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) abgefertigt.

Erfurt, den 26. Juni 1897. (1416)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die auf Seite 30 des Nachtrages III zum Berlin-Nordostdeutschen Gütertarif (I/III) befindliche Anmerkung, betreffend Frachtsätze der Station Fürstenberg a/O. für Braunkohlen etc. ist gestrichen und dafür Fürstenberg a/O. mit Gültigkeit vom 1. April d. J. in den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen etc. als Versandstation aufgenommen worden.

Bromberg, den 23. Juni 1897. (1417)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Thiertarif. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. treten im Verkehre zwischen Stationen der Main-Neckarbahn, sowie Mannheim B. B. und H. L. B., Ludwigshafen und Frankenthal einerseits und Stationen der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen und der Lübeck-Büchener Bahn andererseits für Grossvieh und Kleinvieh in Wagenladungen ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 25. Juni 1897. (1418)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Hessisch - Südwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif. Die Station Schlettstadt der Reichsbahn wird zum 10. Juli d. J. in die Klasse 4 (Felle und Häute etc.) mit direkten Sätzen aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 22. Juni 1897. (1419)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr Gütertarif (Heft 2). Am 1. Juli d. J. tritt zu dem vorbezeichneten Gütertarife der Nachtrag 5 in Kraft, enthaltend ausser bereits veröffentlichten Tarifänderungen Entfernungen für neu aufgenommene und anderweite, theilweise gekürzte Entfernungen für Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Hannover, Erfurt und Halle, Ergänzungen und Aenderungen der Ausnahmetarife sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen des Tarifs. Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen, bei denen auch Abdrücke des Nachtrags zu haben sind.

Münster, den 24. Juni 1897. (1420)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württb. Südwestdeutscher Eisenbahnverband Heft 4 (Hessisch - Württb. Güterverkehr). Mit sofortiger Wirkung wird die Station Rheindürkheim in den Tarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Die Entfernungen und Frachtsätze sind zu bilden durch Anstoss von 4 km an die Station Osthofen. Die Verkehrsleitung hat wie für die Station Osthofen zu erfolgen.

Stuttgart, den 26. Juni 1897. (1421)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr von Deutschland nach Semlin trans. Am 1. Juli d. J. gelangt der Nachtrag I zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. November 1895 zur Einführung. Durch denselben erfährt insbesondere der Artikeltarif 1 für Eisen und Stahl usw. eine wesentliche Erweiterung, indem sowohl in das Artikelverzeichniss eine Anzahl von Eisenwaaren neu einbezogen, als auch eine Anzahl von Versandstationen der Direktionsbezirke Breslau, Elberfeld, Hannover und Köln sowie der Eisern-Siegener und Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn neu aufgenommen werden. Der Nachtrag enthält ausserdem einige bereits im Verfügungswege durchgeführte Aenderungen und Ergänzungen sowie die infolge der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn und anderweiter Abgrenzung einiger Direktionsbezirke der Preussischen Staatsbahnen erforderlich gewordenen Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages sind zu dem auf dem Titelblatte angegebenen Preise bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zu haben.

Breslau, am 24. Juni 1897. (1422)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarife vom 1. Oktober 1896 in Kraft, enthaltend ausser einigen bereits durchgeführten Tarifänderungen ermässigte Tarifkilometer für die Stationen Remscheid, Remscheid-Bliedinghausen, Remscheid-Hasten und Remscheid-Vieringhausen, Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Eilendorf, Alperbrück, Bielstein und Wiehl sowie die durch die am 1. April d. J. erfolgte anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke Köln, Elberfeld, Frankfurt a/M. und Mainz bedingten Aenderungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. August 1897 in Kraft.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 26. Juni 1897. (1423)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband (Verkehr mit Oesterreich.) Am 1. Juli d. J. tritt im Verbands-Gütertarif Theil II Heft 2 zwischen Carlsbad der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn einerseits und Schwarza bei Rudolstadt (Thür.) der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt andererseits ein direkter Frachtsatz des Spezialtarifs III in Höhe von 69 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 25. Juni 1897. (1424)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet etc. Die Station Lumda des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. wird am 1. Juli d. J. für den Versand von Eisenerz in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 26. Juni 1897. (1425)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. August l. J. gelangt zu Theil IV Heft 2 vom 1. August 1893 der Nachtrag V zur Einführung.

München, im Juni 1897. (1426)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit Stationen der Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb. Am 1. Juli d. J. wird die Station Rheindürkheim des Bezirks Mainz mit den nachstehenden Entfernungen in den vom 1. Oktober 1889 ab gültigen Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der Hessischen Nebenbahnen andererseits einbezogen:

Rheindürkheim - Lorchsmühle (einschliesslich Zuschlag) . 6 km
Rheindürkheim-Westhofen in Rheinhessen (einschliesslich Zuschlag) . . . . 13 „

Mainz, den 26. Juni 1897. (1427)
Königlich Preussische und Grossherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Juli dieses Jahres wird der Ausnahmetarif 6 A (Schleifholz, Schwarten usw.) wie folgt ergänzt:

Von und nach	Gotteszell
	Frachtsätze für 100 kg in Mark
Borna	0,97
Lugau	0,92
Meuselwitz	0,91
Oelsnitz i. Erzgeb. . . .	0,92
Zwickau i. S.	0,85

Dresden, am 28. Juni 1897. (1428)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits. (Nachtrag I zum Tarife Theil I, Abtheilung A vom 1. März 1896.) Der auf Seite 382 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 42 vom 29. Mai a. c. in der Bekanntmachung Nr. 1200 bezeichnete Nachtrag zum Tarife Theil I Abtheilung A vom 1. März 1896 tritt nicht, wie in der erwähnten Publikation angegeben, am 15. Juli, sondern erst am 1. August a. c. in Kraft.

Wien, am 24. Juni 1897. (1429)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mühlhausen - Ebelebener Eisenbahn. Am 1. Juli d. J. wird der Güterverkehr für sämmtliche Stationen obiger Strecke eröffnet. Die Stationen Rockensussra, Mehrstedt und Oesterkörner sind für den Stückgutverkehr nicht eingerichtet. Fahrzeuge, zu deren Ver- bezw. Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, werden nur in Ebeleben, Schlotheim und Mühlhausen i/Th. angenommen bezw. ausgeliefert. (1430)

Betriebs-Abtheilung Berlin
der Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Lenz &. Co., Stettin.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Eröffnung des Haltepunktes Lindenbach bei Ems a. d. Lahn für Personen- und Gepäckverkehr. Vom 2. August d. J. ab findet von und nach dem vorbe-

zeichneten Haltepunkte Beförderung von Personen und Gepäck mit den im Fahrplane hierfür bereits bekannt gegebenen Zügen statt.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau.

Frankfurt a/M., den 25. Juni 1897. (1431)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Von den zum 1. Juli 1887 gekündigten Prioritätsobligationen I. Emiss. der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft ist noch die Nummer 2499 über 450 ℳ rückständig.

Der Inhaber dieser Obligation wird aufgefordert, die Einlösung derselben bis zum 1. Juli d. J. zu bewirken, da von diesem Tage ab die Prioritätsobligation verfallen sein wird.

Altona, im Juni 1897. (1432)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

Main-Neckarbahn. Die Anlieferung von:

1 vierachsigen Salonwagen,
5 zweiachsigen Abtheilwagen III. Kl. mit Spindelbremse,
10 zweiachsigen Abtheilwagen I./II. Kl. ohne Spindelbremse,
6 vierachsigen Abtheilwagen I./II. Kl., davon 3 Stück mit Spindelbremse,
5 zweiachsigen Gepäckwagen für Schnellzüge,
30 zweiachsigen gedeckten Güterwagen, davon 10 Stück mit Spindelbremse,
8 dreiachsigen Plattformwagen mit Rungen, davon 4 Stück mit Spindelbremse,
30 zweiachsigen offenen Güterwagen mit umlegbaren Seitenwänden, davon 15 Stück mit Spindelbremse,

sämmtlich ausschliesslich der Radsätze und Westinghouse-Bremstheile, soll im Wege des öffentlichen Anbietungsverfahrens vergeben werden; vorbehalten bleibt jedoch noch die endgültige Festsetzung der Anzahl der Wagen.

Angebote, enthaltend den Preis pro Wagen mit bezw. ohne Spindelbremse sowie die kürzeste Lieferzeit, sind versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Wagen" versehen portofrei bis 24. Juli d. J., Vorm. 10 Uhr, an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Zeichnungen und Bedingungen können von unserem technischen Büreau gegen portofreie Einsendung von 3 ℳ für jede Wagengattung bezogen werden.

Darmstadt, den 26. Juni 1897. (1433)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Lieferung von Rüböl und Mineralschmieröl. Für den Zeitraum vom 1. September 1897 bis 30. Juni 1898 sind im ganzen zu liefern:

250 000 kg raffinirtes Rüböl,
150 000 „ rohes „
450 000 „ Winteröl } Mineral-
65 000 „ Sommeröl } schmieröl,
40 000 „ Cylinderöl.

Die Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Rüböl und Mineralschmieröl" bis spätestens am 9. Juli d. J., Abends 6 Uhr, an die unterzeichnete Königliche Generaldirektion portofrei einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 10. Juli cr., Vormittags 10 Uhr, in einem Sitzungszimmer der Königlichen Generaldirektion in Gegenwart etwa erschienener Anbieter statt.

Die Anbieter bleiben bis zum 15. August d. J. an ihre Gebote gebunden. Diese Gebote sind, falls bis dahin eine Benachrichtigung nicht erfolgt, als abgelehnt zu betrachten.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare können von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Dresden, am 26. Juni 1897. (1434)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 35.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4).
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstr. 8.





